

№3 (921) МАРТ 2008
Обзор отличный!
За рулем
ŠKODA №1
В РЕДАКЦИИ
с. 26
СКОРОСТЬ
КОМФОРТ
МОЩЬ
ТЕСТ 40
BMW X5 •
VOLVO XC90 •
AUDI Q7
ЗНАКОМСТВО 54, 96
НОВЫЕ
МОДЕЛИ
«ЛАДЫ»
ШИНЫ 168
САМЫЙ
ХОДОВОЙ
РАЗМЕР
ТЕСТ 112
ПОПРАВКИ
К БЮДЖЕТУ
LIFAN
BREEZ
HYUNDAI
ACCENT
FIAT
ALBEA
GEELY
OTAKA
LADA
PRIORA
ISSN 0321-4249
9 770321 424007
08003



ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТЕЛЕГРАММА

Прием: 7/2 го час. 1105 мин. Бланк Принял:	Для заметок адресата

ТЕЛЕГРАММА

МОСКВА 073/13015 109 07/02 1107=

ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ УВЕДОМЛЕНИЕ ТЕЛЕГРАФОМ МОСКВА АЛЛЕЯ НАРЫШКИНСКАЯ Д 5 СТР 2 КОЛЛЕКТИВУ ЖУРНАЛА ,, ЗА РУЛЕМ,,=

РАД ПОЗДРАВИТЬ ВАС СО ЗНАМЕНАТЕЛЬНОЙ ДАТОЙ - 80-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ ВЫХОДА В СВЕТ ПЕРВОГО НОМЕРА ЖУРНАЛА ,,ЗА РУЛЕМ,,.
ЗА ГОДЫ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ ВАШЕ ИЗДАНИЕ ЗАВОЕВАЛО ОГРОМНУЮ ПОПУЛЯРНОСТЬ, СТАЛО, БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЯ, ВЕРНЫМ ДРУГОМ ДЛЯ НЕСКОЛЬКИХ ПОКОЛЕНИЙ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ НАШЕЙ СТРАНЫ. ЖУРНАЛ ВСЕГДА ИМЕЛ СВОЕ ЛИЦО, СЛАВИЛСЯ НЕПОВТОРИМЫМ ТВОРЧЕСКИМ ПОЧЕРКОМ, ТАЛАНТЛИВЫМИ, НЕРАВНОДУШНЫМИ ЛЮДЬМИ, ИСТИННЫМИ ЭНТУЗИАСТАМИ СВОЕГО ДЕЛА.
СЕГОДНЯ ,,ЗА РУЛЕМ,, ПО-ПРЕЖНЕМУ ОСТАЕТСЯ ЛЮБИМЫМ, ПО-НАСТОЯЩЕМУ СЕМЕЙНЫМ ЖУРНАЛОМ, СТРАНИЦЫ КОТОРОГО НАПОЛНЕНЫ ИНТЕРЕСНЫМИ, ПОЗНАВАТЕЛЬНЫМИ И ПРОСВЕТИТЕЛЬСКИМИ МАТЕРИАЛАМИ.
ЖЕЛАЮ ТВОРЧЕСКОЙ КОМАНДЕ НОВЫХ УСПЕХОВ В РАБОТЕ, РЕАЛИЗАЦИИ НАМЕЧЕННЫХ ПЛАНОВ И ВСЕГО САМОГО ДОБРОГО=В. ПУТИН

50 60 70 80 90 100 120

ЗА РУЛЁМ

…Перенесемся в год 1924-й: в 9 часов утра 1 сентября к пристани Царицына причаливает пароход «Стрежень». В город прибыла комиссия по борьбе с последствиями неурожая во главе с председателем Совета Народных Комиссаров А.И. Рыковым. Комиссию сопровождает пресса, в том числе 26-летний Михаил Кольцов – уже известный журналист, корреспондент «Правды», основатель и редактор «Огонька», будущий издатель «За рулем». Он еще не знает, какие приключения ждут его в этой поездке…



Фото «Колесо на память» в 2008-м сделал Георгий Садков.



Кольцевой маршрут

2008 год: в Волгоград отправляются Петр Меньших, Антон Чуйкин и Георгий Садков. Наша цель – проехать маршрутом Кольцова. Мы еще не уверены, найдем ли конечную точку той поездки; путеводителем послужит кольцовская статья «Колесо на память» в первом номере ЗР 1928 года. Дорога длиной 80 лет – на полосах, посвященных юбилею журнала.



Петр Меньших: Мы заряжены романтикой путевого очерка 80-летней давности настолько, что Антон лелеет надежду обнаружить части тех самых ободьев, которые сослужили неоценимую службу «старику «Бенцу» в советской глубинке. Но есть ли шанс найти останки восстановленного кузнецом колеса – этого, как писал Кольцов, простого, но трогательного символа надежд «цивилизованно моторизовать объединенные город и деревню»? Более реальной кажется идея материализовать хоть какие-то следы так блестяще представленного в ЗР пробега.

Уже знаем, что в местном архиве сохранились подшивки газет и фотоальбом тех лет. Кто-то вывез их из военного Сталинграда в Казахстан, сохранил, а потом вернул – листик к листику! И вот, спустя восемь десятилетий, он кому-то понадобился – значит, не зря спасали от бомб и других напастей. В нем сохранились фото тех, кого позже назвали врагами народа. Фамилия Михаила Кольцова старательно вымарывалась из библиотечных подшивок журнала, а сам его очерк «Колесо на память» мы без купюр нашли только в фондах Российской государственной библиотеки.

Москва–Волгоград–Сталинград, 2008–1928 гг.



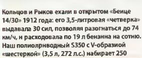
Антон Чуйкин: Тысячекилометровый путь от столицы до Волгограда, тем более в «Мерседес-Бенце» (понятно, мы старались максимально точно следовать статье из первого ЗР) – хорошая возможность освежить в памяти ход поисков. Исходные данные из очерка Кольцова: «Волга сразу отодвинулась влево, мы ехали степью быстро и пыльно». Далее степь эта названа заволжской, то есть речь о левобережье. Навстречу попадается караван переселенцев из Акмолинской области. Колесо лопнуло, когда путники проделали 150 верст, до агростанции оставалось еще полста. Подпись к фото: «А. И. Рыков в приволжской степи, по пути в деревню Малую Песчанку Сталинградской губ.».

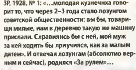
Уже зацепка! Но увы, на современной двухкилометровке ни одной подходящей Песчанки не нашлось. Обзваниваю современные агростанции. Областная опытная у Кузьмичей – не то. Всероссийского НИИ растениеводства – и Песчанка есть, и берег левый, правда, прямо напротив Волгограда, но, увы, не был там Кольцов!

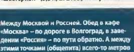
Созвонился с областным комитетом по сельскому хозяйству, где взялись связаться с архивом и поучаствовать в поиске. Спустя 20 дней, когда я уже раздумывал, с чем идти на планерку третьего номера, пришел ответ из волгоградского архива: есть материал! Выяснилось, что Кольцов ездил не на северо-восток области, и не в 1927-м, как можно было предположить…

«Дорога то пропадала, как пробор на всклокоченной голове, то вытягивалась стройной серой ниткой…» – цитировали мы Кольцова, глядя на экран навигатора. «Купались в воздухе надменные дрофы, косой стрелой носились жирные дудаки», – это нас подрезал бешеный «Вояджер».




Кольцов и Рыков ехали в открытом «Бенце 14/30» 1912 года: его 3,5-литровая «четверка» выдавала 30 сил, позволяя разогнаться до 74 км/ч, и расходовала по 19 л бензина на сотню. Наш полноприводный S350 с V-образной «шестеркой» (3,5 л, 272 л.с.) набирает 250 км/ч, а в пробеге довольствовался 13 л/100 км. Кстати, «личность» рыковской машины коллега Каиунников установил по фото в первом номере журнала всего за лодия: все-таки в этой области, в отличие от сельского хозяйства, ЗР – эксперт…


ЗР, 1928, № 1: «…молодая кузнечиха говорит то, что через 2–3 года стало лозунгом советской общественности: вы бы, товарищи милые, нам в деревню такую же машину прислали. Справились бы с ней, мой муж за ней ходить бы приучился, как за малым дитем». И отвечая лозунгам (абсолютно верным и сейчас), родился «За рулем»…


Между Москвой и Россией. Обед в кафе «Москва» – по дороге в Волгоград, в заведении «Россия» – по пути обратно. А между этими точками (общепита) всего-то метров 300!



«Что-то неладное творится с шинами. Мы меняем за полтораста верст уже вторую. Шоферы стараются ехать осторожно, но сами не знают, в какую сторону эту осторожность направить. – Пффа!.. Опять спустила камера». Текст 1928 года, иллюстрация – 2008-го.



«…где-то есть отличные, из асфальта литые дороги. Но разве можно даже мечтать об этом здесь в России, на Волге!» 80 лет спустя под колесами современного «Бенца» дорога, литая… изо льда.



Петр Меньших: Оторвать Антона от руля мне удалось лишь у кафе «Москва» в пятистах километрах от столицы. Ну и красотища здесь! Дымок шашлычного костра вдыхают величественные корабельные сосны. Прощаешь и удобства во дворе, и магазинные пельмешки. Через гардинные занавески лаковым блеском напоминает о себе «Мерседес». Похоже, S-классом в России уже никого не удивишь. То ли дело у Кольцова: «В виде особой премии – шоферы, похаживая кругом машин, туманно объясняют, как оно едет».

Кафе «Москва» стало последним цветным объектом в нашем путешествии. Далее, как в фильмах Сокурова, на землю опустился туман, и все окружающее до конца пути стало черно-белым. Если бы не ярко-красные куртки, впору запаниковать – в какое время нас занесло?! Но алые пуховики как-то сразу вписались в волгоградские улицы с коммунистическими и комсомольскими названиями. Даже Владимир Ильич с высоты громадного роста взирал на нас благосклонно.

Сталинград-Царицын. 1928–1924 гг.



Петр Меньших: На следующий день машина времени (уже не «Мерседес», а государственный архив Волгоградской области) перенесла нас еще дальше – в сентябрь 1924-го.

– Они, «вожди», все подражают Ленину, – чей-то карандаш сделал пометку на полях пожелтевшей фотографии Рыкова, выступающего с балкона дома на центральной площади Царицына. Где-то здесь и наш коллега Михаил Кольцов делает заметки, которые так пригодятся для очерка в «За рулем». В едином порыве трудящиеся приветствуют вождя – его приезд должен перевернуть здешний мир.

– Цена на белый хлеб, говорят, сойдет до пяти копеек, – шелчет дамочка в толпе. Губернский народ охотно верит: новый главный справится с засухой, повысит урожайность. Но есть еще и другая, в чем-то схожая надежда: русский человек может такое сделать, что весь мир ахнет. Например, в глухой деревне «Бенц» починить. Об этом и написал Михаил Кольцов в своем «зарулевском» очерке, оставив митинговые подробности шествия Рыкова по царицынским землям местной газете «Борьба».

– И обещали ему (кузнецу. – *авт.*) исполнить единственную просьбу: рассказать в Сталинграде (в 1924-м это был еще Царицын. – *авт.*) и в Москве, что есть, мол, такие кузнецы-крестьяне, которые не то что там телегу или плуг, а заграничную машину могут вполне исправно починить.

Маршрут рыковской комиссии по борьбе с неурожаем.



По всей видимости, это Песчанка или Ивановка, где общественными усилиями возводили плотину: орошение тогда было весьма актуально, засуха вела к голоду.

Алексей Иванович Рыков (1881–1938) – председатель Совнаркома СССР, сменивший на этом посту В. И. Ленина. Выступал против свертывания НЭПа, за что в 1930-м был снят с поста главы правительства и назначен наркомом почт и телеграфов. В 1937-м арестован, в 1938-м расстрелян. Реабилитирован в 1988 г. На этой фотографии наш главный герой остался в тени – из-за рыковской кожанки видна лишь часть лица Михаила Кольцова… Кстати, он, по сути, повторил судьбу Рыкова: взлет, потом резкое падение, арест в 1938-м и казнь в 1940-м. Реабилитирован в 1954-м.

Здание губисполкома, где выступал Рыков, не сохранилось, но площадь Павших борцов (бывш. Александровская) по-прежнему готова предоставить трибуны всем желающим.



Комиссия по борьбе с последствиями неурожая на палубе «Стрежня». Крайний слева – Михаил Кольцов.



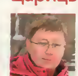


Антон Чуйкин: Сведения о поездке Рыкова нашлись в областной газете «Борьба» за… 1924 год! Долго же Михаил Кольцов ждал повода описать дорожные приключения: пока не начал издавать «За рулем»!

Маршрут поездки по пострадавшим от неурожая населенным пунктам вы видите на карте 1926 года: пригодилась-таки. Правда, Малая Песчанка оказалась просто Песчанкой, левый берег Волги – правым, а упоминаемые 200 верст путники накрутили не по прямой, а вокруг тогдашнего Царицына. Нашлось даже упоминание о лопнувшем колесе! Рыков шутил: «Надо было ехать на велосипедах...»

И самое главное: обнаружилась конечная точка – Тингутинский орошаемый участок, куда так трудно добирался Кольцов на «охромевшей» машине. Нам обещан проводник: завтра едем в поселок Приволжский, на юго-запад от Волгограда, где стоит заброшенное здание той самой опытной мелиоративной станции. Всего одна ночь отделяет нас теперь от свидания с Кольцовым (и его колесом?).

Царицын–Тингута. 1924 г.



Антон Чуйкин: Ни с чем не сравнимое ощущение: этот остов когда-то красивого двухэтажного здания – будто убежище давно ушедших времен. Перешагиваешь полуразрушенный порог и с легким дуновением морозного воздуха уносишься на 84 года назад.

Эту станцию построили в 1870-80 гг. – пустынные, но плодородные земли требовали орошения. Работы шли вплоть до самой революции и возобновились в 1922-м. В 1932 году в здание станции въехала школа – первая в тогдашнем поселке Плотина. Вот, кстати, еще один юбилей – в декабре прошлого года школе исполнилось 75 лет.

Немцы здесь были три месяца, но успели разместить в агростанции штаб, а на втором этаже – конюшню. Потом здесь вновь была школа, вновь работали сельскохозяйственные ученые – станция выдержала революции и войны, но не перенесла жестоких 90-х годов прошлого века. Недоброй ночью здание заполыхало и… стало таким, как на фото. Пройдемся еще раз по руинам. Вот здесь была лестница на второй этаж. Отсюда открывался чудный вид на окрестные просторы. А вот здесь, в левом крыле, возможно, были какие-то мастерские, где и оставили в 1924-м колесо «Бенца», схваченное деревянными ободьями, набитое травой и крепко подвязанное кузнецом…

Колеса мы, конечно, не нашли, но, памятуя о кольцовской идее, захватили с гордых развалин кирпич. Его место – в «зарулевской» исторической экспозиции, а дойдет дело до музея автомобилизации России – будет что заложить в фундамент! Пока к нему, как и 80 лет назад, применим эпитет «будущий»…

Тингутинская опытная мелиоратив-ная станция, 2008 год…



В музее современной приволжской школы нашлось-таки фото агростанции.



Строили здание на века, кладке можно и сейчас позавидовать.


С243ХК177

За рулем. 1924–1928–2008.



Антон Чуйкин: Мы уезжали из Приволжского через Тингутинскую лесную дачу – уникальный лес в пустыне, двигаясь по маршруту Кольцова в обратном направлении. Местные грунтовки едва ли изменились с 1920-х, а «Мерседес», кажется, стал вторым после рыковского «Бенца» представителем марки, рискнувшим доверить свои шины приволжской степи. Мы, честно говоря, не ожидали от S-класса такого задора и надежности в условиях, ему совсем не свойственных. И нас, и машину заразил энтузиазм Кольцова – участника автопробегов, перелетов, организатора «За рулем».

…Я знаю, главный редактор упрекнет меня в романтизме, но поделюсь своим ощущением. Штурмуя очередную горку, все ждал, что навстречу из тумана появится « Бенц», достукивающий задним колесом, из него выйдет носатый молодой человек в круглых очках и, достав записную книжку, примется выспрашивать – ну, как там у вас, в 2008-м?

«Да ничего», – растерявшись, дежурно ответим мы, потом спохватимся и, опережая вопросы, будем рассказывать про машины и дороги, про заводы и фермы, и про журнал, конечно!

– Какой журнал?

– «За рулем», разумеется, которому Вы, Михаил, через четыре года дадите путевку в жизнь. И в котором мы имеем честь работать спустя еще 80 лет!

– Журнал, говорите? Автомобильный? Дело! Я, пожалуй, подумаю, – и собеседник бросится к нетерпеливым товарищам, хлопнет дверцей и растворится в черной мгле…

Благодаря полному приводу и пневмоподвеске изменяемым клиренсом представительский автомобиль легко справился с дорогой из 2008-го в 1924 год…

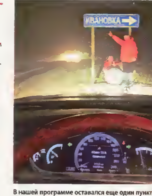
Тингута–Приволжский–Волгоград–Карповка. 1924–2008 гг.



Антон Чуйкин: Чтобы пройти техобслуживание, кузнеца теперь искать не пришлось – в городе есть официальный дилер «Мерседес-Бенц», к которому мы записались на вторую половину дня. А освободившуюся первую посвятили знакомству с современным селом.

Представьте: после развалин агростанции, после погружения на 84 года в историю вдруг выныриваешь в Карповке 2008 года, чтобы оказаться лицом к лицу с акулой капитализма. В лучшем смысле этого слова – Владимира Ивановича Чунихина можно назвать и крепким хозяином, и директором совхоза, и предпринимателем... В общем, главный редактор вдруг взялся интервьюировать его с такой энергией и дотошностью, какие проявляет при подготовке материалов с первыми лицами мирового автопрома.

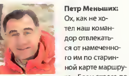
Это стало финалом поездки, связавшим концы 80-летней дороги... Но финал пишется один раз, и чтобы не повторяться, передаю слово Главному.



В нашей программе оставался еще один пункт – как и в статье «Колесо на память», отремонтировать «Мерседес».



Новенькая машина, в отличие от 12-летней кольцовской, не оставляла шансов выполнить эту затею… если бы не плановое ТО, которое она дисциплинированно запросила заранее. Срок подошел как раз в Волгограде.



Петр Меньших: Ох, как не хотел наш командор отвлекаться от намеченного им по старинной карте маршрута. «Едем строго по населенным пунктам, где прошла машина Рыкова–Кольцова», – блестел очками коллега. Кольцова на фотографиях мы тоже узнавали по очкам, да и я «очкарик» – в таком сообществе Антон легко дал себя уговорить. Заехали мы-таки к Наполеону.

Раскрою секрет: адрес получили в областной администрации, где просили этого человека так не называть – еще обидится. После встречи Владимир Иванович Чунихин все поймет правильно, посчитали они, а пока… Как и Кольцову в 1924-м, нам сегодня тоже позарез нужен, образно говоря, такой же кузнец. Огромное колесо российской истории должно проворачиваться и дальше: с горки – верой в чудо, а в горку – усилиями вот таких неординарных людей. Мы не стали дарить новому знакомому найденный символ – обломок полуразрушенной мелиоративной станции 1880 года, конечного пункта нашего маршрута. Владимир Иванович свои камни собирает сам. И церковь в селе построил, и дорогу пробил к поселку – части его нового капиталистического совхоза. По ней поедут люди, «в неудержимом порыве к культуре, к технике, к жизни, к иному осмысленному и облегченному труду», как мечтал один из самых ярких «зарулевцев» 80 лет назад.

Благодорим за помощь в подготовке моториала: государственный архив Волгоградской облости и лично Н. Н. Смирново и И. В. Котову; Т. И. Кирносову; Т. Г. Колебошину; В. А. Юрченко; Н. Р. Кушнир; А. Н. Балобино; М. И. Бугоево; С. И. Лыкову.

СОДЕРЖАНИЕ

ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №03 – 2008



144 212
66 132

Для милых дам!

Если брутальный вседорожник «Мерседес» G-класса трудно представить в руках очаровательных дам, то новинка «Мерседес-Бенц GLK» совсем другое дело! Не случайно на первую презентацию этого автомобиля глава концерна Дитер Цетше пригласил очаровательную актрису Ким Кэтрелл, героиню сериала «Секс в большом городе». Она-то уж точно олицетворяет облик современной городской женщины как за рулем, так и в салоне новинки!



Из женских рук



Богатому клиенту с Ближнего Востока будет особенно приятно получить юбилейный, 200-тысячный «Порше-Кайенн», сошедший с конвейера в Лейпциге, если он узнает, что в последнюю минуту к автомобилю нежно прикасались женские руки, дабы ни единое пятно не могло омрачить зеркального блеска красного металлика. Несмотря на свою мощь в 405 л.с., второе поколение версии GTS отличается весьма скромным, «дамским» аппетитом, уменьшенным на 15%.

Улыбнитесь, вас штрафуют



С нового года в центре ряда немецких городов дежурят милые с виду, но суровые представительницы экологической инспекции, задача которых проверить, вправе ли вы заехать сюда на своем драндулете? Если разрешающей наклейки за стеклом нет, под дворником появится квитанция на оплату штрафа.

Гран-при «За рулем»-2009



Именно так будет называться наш следующий конкурс на звание лучшего автомобиля. По сравнению с предыдущими Гран-при изменение всего одно, но весьма существенное: из осени мы переезжаем в начало года и обозначаем соответствующую дату в титуле приза. Таким образом, читатели ЗР назовут лучший автомобиль года уже в самом его начале: ближайший Гран-при мы планируем на февраль 2009-го.

Редакция рассчитывает собрать массовое и компетентное жюри, пригласив к участию в нем свою аудиторию. Вам предстоит сравнить по нескольким параметрам претендентов на победу и определить лучшего – выбрать не только сердцем, но и разумом. Разумеется, в помощь судьям и на пользу всем читателям мы предложим полный каталог российского автомобильного рынка; он будет опубликован осенью, когда уже состоятся все значимые премьеры и пройдет Московский международный автосалон. По традиции работа народного жюри также будет отмечена четырехколесными призами… А главные призы – Золотые Пегасы – получат лучшие автомобили-2009. Выбор – за вами!



Ищите женщину

Карла Бруни, теперь уже супруга президента Франции, стала лицом новой модели «Лянча-Муза», пользующейся репутацией «автомобиля для молодых мам», что, несомненно, подогрело интерес прессы к рекламной кампании и дало повод для далеко идущих догадок.



Мини по микроцене

Индийская компания «Тата» представила свой вариант «народного автомобиля» – долгожданную модель «Нано».

TATA NANO

- **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 2/4/623,6 см³; мощность – 24,6 кВт/33,5 л.с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 48 Н·м при 2500 об/мин.
- **Трансмиссия:** заднеприводная; коробка передач – механическая 4-ступенчатая.
- **Кузов:** 4-5-местный 5-дверный; габарит (длина x ширина x высота) – 3100x1500x1650 мм.
- **Максимальная скорость:** 105 км/ч; расход топлива в смешанном европейском цикле – около 5 л/100 км.



И все-таки это настоящая сенсация: машина, соответствующая пусть минимальным требованиям сегодняшнего дня, по цене от 2500 долларов! Несмотря на название (от греч. nanos — «карлик»), «Тата-Нано» не поражает микроскопическими размерами: ее длина чуть больше трех метров. А вот по части экономии на всем, на чем можно, ей нет равных. Начиная с двухцилиндрового моторчика с одним балансирным валом и заканчивая отсутствием в базовой версии левого (Индия – страна с правосторонним движением) зеркала, ремней на заднем сиденье, багажника как такового, радиоприемника и каких-либо приборов, кроме спидометра и указателя уровня топлива. Дворник всего один, а колеса имеют размерность 12 дюймов. Вам это не напоминает «Оку»?

Однако на том сходство и заканчивается. Во-первых, компоновка «Нано» – заднемоторная и заднеприводная, во-вторых, система впрыска Value Motronic, разработанная фирмой «Бош» специально для этого проекта, удовлетворяет нормам Евро IV. В-третьих, на подходе дизельный вариант и бесступенчатый вариатор CVT, а независимая подвеска всех колес уже даст фору «оковской» балке.

Если не зацикливаться на экономии, то можно заказать и версию Luxury с кондиционером, приемником, усилителем руля и электростеклоподъемниками.

Примечательно, что создатели машинки не зря «вложили» в нее 34 патента – иначе рассчитывать на полноценные три звездочки в тесте по программе EuroNCAP было бы нереально. А так – с 2011 года «Тата-Нано» появится еще и в экспортном, леворульном варианте, и начнет покорять дороги и сердца зарубежных сторонников автоминимализма.



КОРОТКО

■ «Хёндай» к 2011 году планирует выпускать в Индии низкоценовые модели для конкуренции с местными авто. Экономичные миниавтомобили «Хёндай» будут стоить около 3700 долларов США. Производство этих моделей в Южной Корее не планируется.

■ «Рено» также намерена конкурировать с «Нано». Компания снизит ожидаемую цену на свой вариант сверхдешевого автомобиля с ранее объявленных 3000 долларов до 2550, о чем намекнул глава альянса «Рено-Ниссан» Карлос Гон.

■ «Дженерал моторс» и «Тойота» озабочены созданием автомобиля для развивающихся стран. «Есть огромный рынок для низкозатратных и дешевых автомобилей», сказал президент «Тойоты» Касуаки Ватанабе. Джим Квин, вице-президент GM по глобальным технологиям, сообщил, что штат инженеров в Индии увеличен до тысячи человек и компания работает над созданием такого автомобиля и в других регионах мира.

■ На симпозиуме электронщиков в Германии д-р Райнер Каллендбах из фирмы «Бош» заявил, что в недалеком будущем станет возможным оснащать даже такие авто, как «Тата-Нано», эйрбегами и системой ESP. Это тем более важно, что к 2020 году каждый второй автомобиль будет произведен в «странах третьего мира». Что касается России, то она превратится в важнейший рынок Европы, но выпущенные на ее территории авто будут, прежде всего, предназначены для внутреннего потребителя, тогда как китайские и индийские машины заполонят весь мир.



С заводским № 1

Редакция «За рулем» приобрела для испытаний «Шкоду-Октавия», выпущенную калужским предприятием концерна «Фольксваген», с заводским № 1.



Четыре нуля и единица – порядковый номер нашей «Октавии».

– «Сделано в России» – значит, машина ничем не отличается от чешской. Качество, цена, исполнение – все по единому стандарту, – говорит Ян Гурт, руководитель «Шкода-Авто» в России. Заказывая сейчас «Октавию», клиент не знает заранее, какую машину получит – калужскую или чешскую. Причем если в отношении качества ориентиром служит, разумеется, чешское (и наши автомобили должны быть ничем не хуже), то с ценами ситуация обратная. Автомобили из Млада-Болеслава подешевели, равняясь на российские – с началом продаж калужских машин стоимость всех «шкод» приятно снизилась!

Например, «Октавия Тур» теперь стоит меньше на 19–34 тыс. руб., «Октавия» – на 26-58 тысяч. Наша машина – с двигателем 1,6 л (116 л.с.), механической коробкой, в комплектации «Амбьент» – обошлась в 635 тыс. руб., против недавних 670 тыс.

Первая партия товарных калужских машин – это 1596 «октавий» обоих поколений; также в России собирают «фабии». Такой выбор вполне очевиден – из 27,5 тыс. «шкод», проданных в 2007 году, три упомянутые модели составили 25,5 тысячи. Между прочим, российскому рынку уже не хватало «октавий» – неудивительно, что первой и самой массовой моделью калужского завода стала именно она. В этом году российское предприятие «Фольксваген» планирует собрать примерно 66 тысяч машин, примерно половину составят «шкоды». Очень значимая величина, даже для такого гиганта.

– Но главное для нас – не количество, а качество – вновь подчеркивает Ян Гурт. Что ж, именно для проверки этого параметра «За рулем» и приобрел «Октавию» № 1. Первая российская машина уважаемого, авторитетного концерна, который приходит в нашу страну всерьез и надолго: будем гостеприимны! Уже в следующем номере «Шкода» сойдется с одноклассниками в сравнительном тесте (первом, но не последнем); далее запланированы пробеги, возможно, участие в 60-часовом или подобном марафоне, морозильная камера и т.д. Надеемся, что порядковый номер нашей «Октавии», как мера количества, станет и оценкой качества.

Глава «Шкода-Авто» в России Ян Гурт (справа) передает ключи от первой калужской «Шкоды» Антону Чуйкину, заместителю главного редактора «За рулем».



ВЫ МОЖЕТЕ ДУМАТЬ О ПРЕСТИЖЕ. А МОЖЕТЕ ЕГО КУПИТЬ.

RENAULT LOGAN PRESTIGE 1.6

www renault ru

RENAULT Credit
ЭФФЕКТИВНАЯ СТАВКА ОТ 0%

RENAULT LOGAN PRESTIGE*. Двигатель 1.6 л. Обновленный дизайн и интерьер. Кондиционер. Полный электропакет. Подогрев сидений. Увеличенные зеркала.



*Специальное предложение от Renault Credit: аванс — от 40%, срок — от 1 до 24 месяцев Предложение действительно для всех версий Renault Logan 2007 года выпуска, кроме Authentique Эффективная ставка по программе указана без учета платежей по услуге обязательного страхования автомобиля размер которого рассчитывается в каждом конкретном случае Единовременная комиссия за выдачу кредита — от 0 до 6000 р. Комиссия за досрочное погашение в течение 3-х месяцев от даты использования кредита — 1% от суммы досрочного погашения 0% — после 3-х месяцев от даты использования кредита Программа Renault Credit осуществляется в сотрудничестве с ЗАО ЮниКредит Банк (Генеральная лицензия Банка России №1) Дополнительную информацию по предложению вы можете узнать по телефону 8-800-200-29-92 (звонок бесплатный) или на сайте www.renault.ru Реклама.



Зеленые мотивы

В битву за чистоту окружающей среды вступило новое оружие – хэтчбек «СЕАТ-Леон» в исполнении «Экомотив».

Пока многие производители экспериментируют с гибридными технологиями, электричеством и альтернативным топливом, испанцы сосредоточились на доводке существующей конструкции. Отработав технологии на модели «Ивиса», выпустили экономичный и экологичный «Леон».

Доработку провели в несколько этапов. Сначала автомобиль оснастили 1,9-литровым дизельным двигателем и серьезно изменили программу блока управления. В результате выбросы CO_2 удалось снизить со 135 до 119 г/км. Затем на выпуске установили сажевый фильтр DPF. Когда его корпус заполнится, компьютер запускает активную регенерацию – выжигает накопленные отходы. Благодаря такому циклу фильтр не требует замены в течение всего срока службы автомобиля.

Следующим этапом изменили передаточные числа в коробке – удлинили III, IV и V передачи, что позволяет разгоняться до сотни за 10,9 с – очень неплохой показатель. Без внимания не остались и работы по снижению массы – «Леон» похудел на 85 кг.

Как внешность, так и интерьер хэтчбека без изменений – модель еще вполне свежая. Зато стоимость удержали в разумных пределах: в Испании за «чистую» версию попросят от 18 тыс. евро. Конечно, это дороже обычных машин, но немного за экологическую победу!

Франция наступает

В конце января 2008 года Минэкономразвития РФ и французская компания PSA («Пежо-Ситроен») подписали инвестиционное соглашение о строительстве завода в России в Калужской области. Общий объем инвестиций составит 300 млн. евро, будет создано 2 600 рабочих мест. Закладка первого камня завода намечена на лето, окончание строительства – на 2010 год. Достигнув проектной мощности, предприятие будет выпускать 150 тыс. автомобилей в год.

А в марте «Пежо» порадует россиян сразу двумя новинками: появятся «Пежо-308» и первый «паркетник», с эмблемой льва – модель 4007, плод совместной работы с «Мицубиси». Ведь новый «Пежо» – по сути, двойник «Аутлендера XL».



КОРОТКО

■ «Группа ГАЗ», кроме модели «Сайбер», производство которой стартует в марте, рассматривает возможность выпуска более дешевого автомобиля класса B+, стоимостью 10–14 тыс. долл., использовав готовую платформу. Об этом ГАЗ ведет переговоры с зарубежными компаниями, в частности с американской «Дженерал моторс» и канадской «Магна».

■ Когда «Рено» и АВТОВАЗ станут партнерами, французская компания готова предложить ряд своих топ-менеджеров с опытом кризисного управления на ключевые должности в Тольятти. «Рено» хотела бы видеть своих представителей на постах операционного директора, финансового директора, директора по персоналу, по планированию модельного ряда, главного инженера.

■ Министерство финансов РФ создает рабочую группу для пересмотра тарифов ОСАГО. Возможное удорожание «автогражданки» вызвано тем, что по итогам прошлого года страховщики понесли значительные убытки – выплаты по ОСАГО растут быстрее сборов. В некоторых регионах убыточность компаний приближается к 90–100%, и многие уже выразили намерение покинуть этот бизнес. Помимо этого, изменения в закон об ОСАГО, которые вступают в силу 1 марта текущего года, приведут к увеличению выплат, что также может поставить страховщиков в тяжелую финансовую ситуацию.

■ По результатам проверок ГИБДД в прошлом году к административной ответственности за взятки привлечено более 7 тыс. сотрудников, при этом 70% из них были уволены, сообщил начальник ДОБДД МВД РФ Виктор Кирьянов. Он считает, что борьба со «взяточничеством и крохоборством» должна быть усилена.

Полет фантазии





Китайский дизайнер Ли Гуан Мин представил в Детройте свое видение будущего авто. Модели «Книга песен», «Тучка» и «Детройтская рыбка» снабжены электромоторами мощностью 3,5 кВт, а батареи обеспечат до 150 км пробега при скорости до 45 км/ч. В набитых машинами городах будущего при отсутствии нефти другие авто и не понадобятся.

Между Сциллой и Харибдой

Каскадер Терри Грант установил новый мировой рекорд для Книги Гиннесса: он сумел с хода развернуть на 180° «Рено-Твинго GT» между двумя стенками, расстояние между которыми лишь на 18 см превышало длину автомобиля! А если учесть длину диагонали машинки, получится и вовсе минимальный зазор в процессе разворота – всего по 4 см на сторону. Предыдущий рекорд для такого маневра был на полметра больше.

Второе пришествие

В 2009 году автомобильный мир ждет сюрприз: возвращение культового немецкого «Трабанта»! Его намерена возродить к жизни фирма «Херпа», уже представившая модель в масштабе 1:10. Однако если корпус новинки и будет выполнен из пластмассы, как у предшественника, то мотор точно не будет двухтактным – экологи не позволят.



ФИАТ везде достанет

Итальянцы проявляют чудеса изобретательности в продвижении своего бестселлера «ФИАТ-500». Так, в Берлине его прокатили на открытой платформе в составе поезда метро, а в Лондоне подняли на недосягаемую для конкурентов высоту в специально переоборудованной капсуле гигантского колеса обозрений «Лондон Ай».



Сила в букве!



«Ауди» добавила к шильдику модели купе ТТ литеру S. Новинка лишь внешне похожа на версию ТТ: у нее иной пространственный сталеалюминиевый каркас и полный привод. Мотор в 272 л.с. позволяет разменять первую сотню за 5,6 с, но ограничитель по-прежнему срабатывает на 250 км/ч. А вот дорогу «Ауди-TTS» держит лучше обычной версии благодаря амортизаторам с магнитореологической жидкостью, которые подстраиваются к реальной обстановке за пару миллисекунд, обеспечивая идеальную управляемость.

Восьмая ступень совершенства

В 2008 году «Лексус-GS» подвергся не столько рестайлингу, сколько обновил внутреннее содержание.

Под капотом обосновался двигатель мощностью 347 л.с., унаследовавший от гибридного GS450h систему впрыска с двумя форсунками на цилиндр, причем одна подает топливо во впускной трубопровод, а вторая – прямо в камеру сгорания. Получился мотор, сочетающий лучшие качества непосредственного и традиционного впрыска. Это позволило достичь ровных характеристик мощности и крутящего момента в широком диапазоне оборотов. Помогает в этом и двойная система VVT-I, регулирующая фазы и высоту подъема впускных клапанов.

Автоматическая коробка передач, которая насчитывает 8 ступеней, позволяет экономить топливо благодаря оптимальному подбору передаточных чисел. Заметим, что при великолепной динамике новый «Лексус» потребляет около 11 л/100 км – не больше, чем предыдущий GS430.

В салоне тоже есть на что посмотреть и что послушать. Это, прежде всего, великолепная мультимедийная система «Марк Левинсон» с 19 динамиками, навигатор, чейнджер на 6 дисков, жесткий диск на 30 ГБ и встроенный интерфейс «Блютуз».

Что касается безопасности, то ради нее в машине применили адаптивную подвеску AVS и систему стабилизации VDIM, а перечислять количество и места установки подушек безопасности – неблагодарное занятие: они всюду.

LEXUS GS460

- **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x4608 см³, мощность – 255 кВт/347 л.с. при 6400 об/мин, максимальный крутящий момент – 460 Н·м при 4100 об/мин
- **Трансмиссия:** заднеприводная, коробка передач – автоматическая 8-ступенчатая
- **Кузов:** 5-местный 4-дверный, база – 2969 мм, габарит (длина x ширина x высота) – 5029x1875x1476, объем багажника – 510 л. Снаряженная масса – 1925 кг. Шины – 235/50R18
- **Максимальная скорость:** 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 5,8 с, расход топлива в смешанном европейском цикле – 11,0 л/100 км.



КОРОТКО

■ «Тойота» не смогла опередить «Дженерал моторс» по показателю мировых продаж за прошлый год, но победила американского соперника по глобальному производству автомобилей. «Тойота» сообщила, что выпустила рекордное количество машин – 9 497 754 штуки в 2007 году, что соответствует росту на 5,3 процента. Это на 213 тыс. автомобилей больше, чем показатель GM за прошлый год: 9 284 000 единиц.

■ «Роллс-Ройс» намерен в ближайшие три года удвоить выпуск автомобилей, доведя объем продаж до 2000 единиц в год. Этому поможет появление «Беби-Ролльса» – модели, уменьшенной и удешевленной по сравнению с «Фантомом». Она будет стоить от 218 тысяч евро. Интересно, что основными рынками фирмы сейчас являются США и Китай, а Великобритания оказалась лишь на третьем месте.

■ Вполне вероятно, что еще до выхода этого номера британские марки «Ягуар» и «Ленд-Ровер» обретут нового индийского хозяина в лице «Тата моторс». «Форд» получит за них около 2 млрд. долларов, а бывшая колония начнет управлять автобизнесом в бывшей метрополии.

■ Тысячесильному «Бугатти-Вейрон» готовят конкурента в собственной «конюшне»: завершена разработка так называемого «проекта Лидия» (он, впрочем, пока не утвержден к реализации). Новинку отличают мотор в 1175 л.с. и цена в 2,5 миллиона евро. Правда, если даже планы претворят в металл, таких «лидий» выпустят лишь 70.

Царь горы



Именно так представили журналистам новый «Шевроле-Корвет ZR1», «преодолевающий любые подъемы в режиме низколетящего объекта».

Еще бы: шестилитровая «восьмерка» мощностью более 600 лошадиных сил способна буквально поднять в воздух и не такой двухместный автомобиль! Гигантский крутящий момент передается на его колеса двухдисковым сцеплением и, конечно же, механической 6-ступенчатой коробкой передач. Подвеска – с автоматической системой Magnetic Selective Ride Control, перестраивающая амортизаторы за считанные миллисекунды, справляется с боковыми ускорениями до 1 g, а керамические тормозные диски диаметром почти 400 мм смогут при необходимости осадить полуторатонный болид.

Кстати, эта масса по отношению к такой мощности под капотом совсем небольшая – за нее пришлось бороться, широко применяя композитные панели кузова, каркасы сидений, магниевые сплавы в ходовой части.

Описывая салон «Царя горы», а пресс-релизе отметили кожаную отделку и наличие навигатора, но обошли молчанием такие приметы времени, как аудиоаидеосистема.

CHEVROLET CORVETTE ZR1

- Двигатель: бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x16x6162 см³; мощность – 462 кВт/620 л.с. при 6600 об/мин; максимальный крутящий момент 823 Н м
- Трансмиссия: заднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов. 2-местный 2-дверный, база – 2685 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4476x1928x1244 мм; объем багажника – 634 л; снаряженная масса – 1519 кг. Шины – 285/30R19 спереди, 335/25R20 сзади.
- Максимальная скорость: 360 км/ч



[illegible]тательная сила, как [illegible] с годами лишь возрастает.

Из последних могикан

Британских автопроизводителей ныне почти не осталось. «Авосет» – новинка одного из них, компании «ММ Индастриз».

Автомобиль создан по фирменному рецепту: самобытный дизайн спорткара, компоненты от серийных авто, доступная ($56 000) цена.

Глядя на этот собранный в Южном Эссексе автомобиль, ни за что не догадаешься, что внутри скрывается довольно рядовая начинка от «Форда». Взять хотя бы двигатель «Дюратек» в полторы сотни лошадей. Впрочем, есть и форсированная фирмой «Руш» до 225 л.с. версия. Она всего на 6000 долларов дороже, зато позволяет не только казаться, но и быть по-настоящему спортивным авто: разгон до сотни займет меньше 5 секунд!

Внимательно посмотрев на автомобиль спереди, вы не обнаружите капота. Его и в самом деле нет, ведь двигатель стоит в базе за спинками сидений. Дверей тоже нет – в машину нужно запрыгивать. Зато



кузов из композитов отформован как одна деталь, что снизило массу почти до 700 кг!

В 2008 году будет выпущено 50 таких машин, в том числе – и леворульных, на экспорт.

Хэтчбек не хуже лимузина



Весной «Шкода» обновит флагманский «Суперб». На него будут устанавливать три бензиновых и три дизельных мотора мощностью от 105 до 260 л.с. Те, кто не любит механику, смогут заказать автоматизированную коробку DSG с двумя сцеплениями. Но самое интересное нововведение – кузов. Отныне «Суперб» станет… хэтчбеком! Причем открыть пятую дверь можно будет в два приема: металлическую крышку багажника для загрузки пакетов из магазина или всю дверь вместе со стеклом – для громоздкой поклажи. Из других новинок – фары с изменяемой геометрией луча, встроенная навигация с сенсорным экраном

Утилитарный пикап

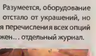
Уже в этом году появится пикап «Хаммер-Н3Т», представленный на салоне в Чикаго. По сравнению с обычной версией его база увеличена до 3,41 м. Кабина пятиместная, а длина грузовой платформы 1,5 м. Интересно, что заднее сиденье может складываться в отношении 40:60 (что нехарактерно для пикапов), освобождая дополнительное место для багажа.

Для коллекционеров



«Мазерати» осчастливит 100 своих клиентов эксклюзивной моделью «Кваттропорте Коллекционе Ченто». Над интерьером усердно поработали… ювелиры: в швах обивки и на кнопках управления сверкают бриллианты, рычаг коробки передач венчает жемчужина – есть на что посмотреть и позариться. А чтобы не оставалось никаких сомнений в своей эксклюзивности, на «торпедо» укреплены таблички с номерами от 001 до 100.

Разумеется, оборудование не отстало от украшений, но для перечисления всех опций нужен… отдельный журнал.



ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. МАРТ

Дата	Название	Место
4.03–6.03	Automechanika Moscow 2008 – «2-я Международная специализированная выставка запасных частей, оборудования и технического обслуживания автомобилей»	Москва, МВК «Экспоцентр» на Красной Пресне
6.03–9.03	Automechanika Thailand 2008 – Международная торговая ярмарка по проектированию, техничеcкой оснастке и обслуживанию в автомобильной промышленности	Таиланд, Бангкок
6.03–16.03	SALON DE L'AUTOMOBILE 2008 – 78-я Международная выставка автомобилей и аксессуаров	Швейцария, Женева
11.03–14.03	Петербургская Техническая Ярмарка (биржа вакансии предприятии автобизнеса)	Санкт Петербург, МВК «Ленэкспо» в Гавани
12.03–15.03	AutoShow 2008 – 5-я Азербайджанская международная автомобильная выставка запчастей, аксессуаров и сервисного оборудования	Азербайджан, Баку
27.03–6.04	ZAGREB AUTO SHOW 2008 – Международная выставка автомобилей, мотоциклов и субподряда в автомобильной промышленности	Хорватия, Загреб

Авангард в стиле мини

В Брюсселе рядом со знаменитым Атомиумом из земли «выросли» целых четыре автомобиля «Мини-Клабмен». На них можно полюбоваться, но выкопать и уехать не получится: машины укреплены на скрытом в земле стальном основании массой 300 кг. Общий вес рекламно-скульптурной группы достигает 5 тонн.






www.peugeot.ru
мощные двигатели совместной разработки компании PSA Peugeot Citroen и BMW Group. Новый Peugeot 308, укомплектованный самым высокотехнологичным оборудованием и новейшими интеллектуальными системами, покорит тщательной проработкой деталей и исключительным качеством материалов отделки. Новый Peugeot 308 – уникальный сплав эстетики, динамики и качества – жет стать Вашим!
PEUGEOT. Н ДЛЯ УДОВОЛЬСТВИЯ.
308
PEUGEOT

Во власти инстинктов

Большие. Престижные. Мощные. Новый БМВ-X5 бросает вызов «Ауди-Q7». А чтобы борьба стала острее, к наиболее мощным 8-цилиндровым версиям немецких вседорожников добавили обновленный «Вольво-XC90». Впечатлениями делится Михаил Гзовский. Фото: Александр Кульнев.



VOLVO XC90
4,4 л, 315 л.с., 6-ступенчатый автомат, 2 458 000 руб. ($99 500).



BMW X5
4,8 л, 355 л.с., 6-ступенчатый автомат, 3 815 000 руб. ($154 500).

AUDI Q7
4,2 л, 350 л.с., 6-ступенчатый автомат, 3 556 800 руб. ($144 000).

САМОСОХРАНЕНИЕ

Клише чуть ли не самых безопасных автомобилей в мире прочно приклеилось к скандинавским моделям. Как известно, легенды не умирают. Опроси сегодня сотню автолюбителей, у доброй половины «Вольво» ассоциируется с безопасностью.

Вот и на сайте, посвященном XC90, раздел «Функции и оборудование» открывает параграф об активной и пассивной безопасности, в котором два десятка позиций. Не удивительно, что, забравшись на водительское место, чувствуешь себя защищенным с ног до головы. Это касается всей семьи: не зря средняя часть заднего сиденья трансформируется в детское кресло!

За рулем «Вольво-XC90» я настолько часто думал о безопасности, что идея стала навязчивой. Наверное, потому воспользоваться потенциалом V8 в полной мере не довелось. Да и следующим утром я буквально заставлял себя и машину показать на полигоне «быстрый круг».

Деревянный руль не слишком удобен в хвате, по плоской спинке сиденья в повороте скользишь, автомат слегка задумывается при переходе на пониженную передачу. Правда, честно удерживает выбранную ступень в ручном режиме. Мотор, самоуверенно урчащий при разгоне в полпедали, близ максимальных оборотов зашелся в столь недовольном звоне, какого трудно было ожидать от солидного 8-цилиндрового агрегата.

Зима не позволяет провести полный цикл замеров. По нашим прикидкам, XC90 разгоняется до 100 км/ч за восемь с небольшим секунд. Неплохо. Но прямолинейное ускорение – совсем не синоним управляемости. «Вольво» склонен к валкости, реагирует на руль с заметным запозданием. Неотключаемая си-



«Вольво» демонстрирует непоколебимость на скоростных прямых в любую погоду.

VOLVO XC90

Дебютировал в Европе в 2003 г., в 2006-м претерпел рестайлинг и получил двигатель объемом 3,2 л.

- **Двигатели:** бензиновые 3,2 л (238 л.с.) и 4,4 л (315 л.с.), дизельный 2,4 л (163 л.с.).
- **Коробки передач:** 6-ступенчатые, механическая или автоматическая
- **Комплектации:** индивидуальные
- **Цена базовых версий:** 1 444 800 – 2 380 500 руб. ($58 500–96 400).

Сильная сторона XC90 – достойная плавность хода.

стема стабилизации резка, как строгая учительница младших классов, – злить ее лишний раз не хочется.

А может, ну ее, эту скорость, раз даже «максималку» ограничили 210 км/ч. К чему напряжение и дерготня? Да и внутренний голос бубнит: «Основополагающее правило безопасной езды – двигаться не быстрее потока». Боковым зрением замечаю горящую лампочку системы BLIS, указывающей, что в соседнем ряду – автомобиль-невидимка, попавший в мертвую зону зеркал заднего вида. Нога сама отпускает педаль акселератора – я сдаюсь. Лучше не испытывать на себе эффективность многочисленных электронных систем, а довериться инстинкту самосохранения. Своему и «Вольво-XC90».

САМОДОСТАТОЧНОСТЬ

Таким можно позавидовать. Им не бывает скучно наеди-



Салон просторен и по-скандинавски монументален, но немного скучноват.



Скромные приборы заливает успокаивающая зеленая подсветка.

Обилие кнопок на консоли по нынешним высокотехнологичным временам – моветон.

Общая оценка

8,1

VOLVO XC90 – относительно доступный на фоне одноклассников, мощный, но спокойный по характеру «паркетник». Жаль, что в погоне за объемом багажника задним пассажирам отвели маловато места.

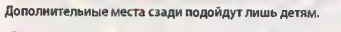
\+ Просторная передняя часть салона, приемистый двигатель, неплохая плавность хода, большой багажник.

– Довольно высокий уровень шума, неоптимальное управление тормозами, посредственная управляемость.

не с собой, они самостоятельно справятся с любой задачей и не попросят других об одолжении. Кажется, «Ауди» удалось построить самодостаточный автомобиль.

Водитель чувствует себя как в легковой машине. Ни посадка, ни обзорность не заставляют напрягаться. Спину (и все, что ниже) радуют отменные сиденья; глаз – алькантара и приглушенный блеск алюминия. Красивые приборы зовут скорее запустить мотор. «Восьмерка» объемом 4,2 л и мощностью 350 л.с. в представлениях не нуждается. Звучит задорно, а в сочетании с не менее хорошо зарекомендовавшей себя 6-ступенчатой коробкой готова на очень многое. Но «Ауди» тяжел – снаряженная масса на четверть с лишним тонны больше, чем у «Вольво» и БМВ. Из-за этого разгонные дисциплины «Ауди» проигрывает, несмотря на идеально настроенную коробку.





Дополнительные места сзади подойдут лишь детям.

«Вольво» – рекордсмен по литражу багажника.



В основание зеркала вживлен датчик обнаружения автомобиля-невидимки.



К услугам пассажиров «Вольво» пепельница, подстаканники и 12-вольтовая розетка.

В жизни «Ауди-Q7» выглядит еще внушительней, чем на фото.

AUDI Q7

Представлен на автосалоне во Франкфурте осенью 2005 г. В России дебютировал в начале 2006-го.

- **Двигатели:** бензиновые 3,6 л (280 л.с.), 4,2 л (350 л.с.), дизельный 3,0 л (233 л.с.).
- **Коробка передач:** 6-ступенчатая автоматическая
- **Комплектации:** индивидуальные
- **Цена базовых версий:** 1 901 900– 2 815 800 руб. ($77 000–114 000).



Заезды по разным покрытиям показали: «Ауди» – лидер по плавности хода.

Рулевое управление – со своей спецификой. Плотное тело Q7 слушается острого руля будто из-под палки. На коррекцию траектории реагирует не так вяло, как «Вольво», но ленца заметна. Скорее всего, это связано с настройками пневмоподвески, позволяющей варьировать просвет в диапазоне 200–275 мм (данные наших замеров с шинами 275/45R20). По серпантину «Ауди» едет понятно и, главное, предсказуемо, четко передавая на руль реактивное усилие. Вестибулярный аппарат подсказывает, что мы близки к грани. Так и есть – задняя ось уходит в занос, который пресекает электроника.

А что скажут пассажиры? Им нет особого дела до того, что Q7 уступает в спринте оппонентам. Зато на заднем диване можно разогнуть коленные суставы и отдохнуть. Над головами сидящих два люка, больший из которых полноценный – сдвижной. Плавность хода и звукоизоляция



«Седьмой» покорил выверенной эргономикой рабочего места и добротной отделкой.

Взятые в хром приборы гарантируют панели «Ауди» моментальную узнаваемость.



Справа от монитора необычная кнопка – она отвечает за «приседание» кормы для уменьшения погрузочной высоты.

Общая оценка **8,6**

AUDI Q7 – одинаково хорош в роли представительского автомобиля и комфортабельного транспортного средства для всей семьи.

➕ Высокая плавность хода, понятная управляемость, богатая отделка, удобный задний диван, относительно практичный третий ряд сидений, отменная эргономика.

➖ Чуть уступающая конкурентам разгонная динамика, отсутствие полноценного запасного колеса.

в «Ауди» – лучшие. Мало того, в этой комплектации Q7 вместит помимо водителя еще шестерых. Пара незамысловатых движений, и в багажнике появляется третий ряд сидений. Такая опция есть и у «Вольво», но здесь воспользоваться ею сможет отнюдь не каждый. В шведской машине на «галерке» тесно будет даже подростку, при этом он попросит сидящего во втором ряду отодвинуться. Тот, конечно, не откажет, но ехать так – сущая мука, пробовали!

В отличие от «Вольво», «Ауди» – полноценный семиместный универсал. Здесь на третьем ряду усядутся, хоть и не очень комфортно, даже два взрослых человека, не стесняя тех, кто впереди. Правда, отправиться в дальнюю дорогу на «галерке» я бы тоже не согласился…

Вот такой автомобиль: мягкий, но весьма послушный, солидный, но дружелюбный и практичный. Словом, самодостаточный.



В отличие от «Вольво», в «Ауди» на третьем ряду может разместиться даже взрослый.

Доступ в багажник «Ауди» самый удобный – не мешает откидной бортик. И пятая дверь с электроприводом!



Дорогой автомобиль должен удивлять! Вот и перчаточный ящик открывается нажатием кнопки.

В этой комплектации у задних пассажиров тоже есть подогрев сидений.

Перед тем как получить удовольствие за рулем, надо аккуратно перешагнуть эффектный хромированный порог БМВ, чтобы не оставить след на брюках.

BMW X5

Второе поколение модели представили в конце 2006 г., в России в продаже с 2007-го.

- **Двигатели:** бензиновые 3,0 л (272 л.с.), 4,8 л (355 л.с.), дизельный 3,0 (231 л.с.)
- **Коробки передач:** 6-ступенчатая автоматическая
- **Комплектации:** индивидуальные.
- **Цена базовых версий:** 2 275 000– 2 905 000 руб ($92 100–117 600)



Традиционно сильная сторона БМВ – великолепная управляемость.

ВЫЖИВАНИЕ

Одновременно с премьерой БМВ-X5 тюнинговые фирмы завалили редакцию многообещающими пресс-релизами: «Самый быстрый X5 всех времен!»; «Мы сделаем ваш БМВ неповторимым». Как показывает практика, в этой сфере зорко следят за интересами покупателей. Новый X5 жаждут заполучить очень многие. БМВ – синоним выживания в нынешнем неспокойном мире Солидны не только имидж, цена и габариты, но и, конечно, ездовой потенциал!

Машина с мотором 4,8 л демонстрирует недюжинную прыть: набирает скорость, легко опережая и «Вольво», и «Ауди». Чтобы всласть послушать низкий, с хрипотцой звук восьмицилиндрового мотора, никогда не теряющего самообладания, по-

В ультрасовременном интерьере БМВ классические приборы смотрятся весьма органично.

Несмотря на изощренную форму, селектором автомата пользоваться удобно.

Развернутая вправо консоль намекает: Х5 – автомобиль для водителя!

Общая оценка 8,7

BMW X5 – во втором поколении воплощено все лучшее, что ассоциируется с именем БМВ: азартная управляемость, элегантный дизайн, великолепные мотор и трансмиссия. Но в жертву принесена плавность хода.

+ Отменная разгонная динамика, отличная управляемость на любых покрытиях, точные тормоза, быстрая коробка передач, просторное заднее сиденье.

– Посредственная плавность хода, неудобная посадка на переднее сиденье.

ложите руку на причудливо изогнутый селектор автомата и переведите его в режим «спорт». Легкость, с которой коробка перебирает передачи, каждый раз включая именно ту, которую ждешь, останется. А мотор будет моментально откликаться на педаль газа и выйдет на свои любимые 7000 об/мин.

Чтобы выжить, надо быть активным. Послушность и цепкость Х5 на любом покрытии поражают. Так нагло (в хорошем смысле слова!) способны проходить повороты далеко не все легковые автомобили! Даже в предельных «углах атаки» вседорожник благодаря устройству Dynamic Drive не кренится, а перейти грань дозволенного не допускает деликатно срабатывающая система стабилизации. Кстати, даже если вы отключили ее,



Сзади в БМВ почти так же просторно, как в «Ауди», но садиться неудобно – дверь распахивается недостаточно широко.

В нише под полом багажника прячется «докатка».

Как и в «Ауди», «бардачок» в БМВ открывается нажатием кнопки.

Из трех тестовых машин только в баварской сзади предусмотрена регулировка температуры.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



	VOLVO XC90	AUDI Q7	BMW X5
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4850/1900/1740	5086/1983/1772	4855/1935/1765
база	2860	3002	2935
колея спереди/ сзади	1630/1620	1651/1676	1645/1650
Радиус поворота, м	6,2	6,0	6,4
Объем багажника, л	485	775	620
Масса снаряжен./полная, кг	1980/2760	2240/2935	2245/2785
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,3	7,4	6,5
Максимальная скорость, км/ч	210	248	242
Топливо/запас топлива, л	АИ 95–98/80	АИ-95–98/100	АИ-91–98/85
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смеш.	9,6/19,8/13,3	10,2/19,5/13,6	9,6/17,5/12,5
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация	V8	V8	V8
Число клапанов	32	32	32
Рабочий объем, см³	4414	4163	4799
Степень сжатия	10,4	12,5	10,5
Мощность, кВт/ л.с.	232/315 при 5850 об/мин	257/350 при 6800 об/мин	261/355 при 6300 об/мин
Крутящий момент, Н·м	440 при 3900 об/мин	440 при 3500 об/мин	475 при 3400–3800 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6	А6	А6Ы
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,15/2,37/1,56/ 1,16/0,86/0,69/3,39	4,15/2,37/1,56/ 1,15/0,85/0,69/3,39	4,17/2,34/1,52/ 1,14/0,87/0,69/3,40
Главная передача	3,33	4,32	3,91
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	пневматическаи на двоиных поперечных рычагах	на двойных поперечных рычагах
сзади	много-рычажнаи	пневматическаи многорычажнаи	пневматическаи многорычажная
Рулевое управление	реечное с усилителем	реечное с усилителем	реечное с усилителем
Тормоза			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	255/50R19	265/50R19, 275/45R20	255/50R19

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ ЗР

	VOLVO XC90	AUDI Q7	BMW X5
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	2290	2537	2285
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	1216(53,1)	1298(51,2)	1146(50,2)
заднюю	1074(46,9)	1239(48,8)	1139(49,8)
Дорожный просвет, мм	210	200–275	220

в момент крайней опасности электроника все равно вмешается. Короткий рывок руля с устройством Active Steering – и спустя долю секунды БМВ без тени сомнений меняет траекторию. Кажется, руки воздействуют не на удобный кожаный «бублик» с подогревом, а непосредственно на рулевые тяги.

Чтобы выживать, необходимо быть лучшим. В очередной раз остается констатировать: БМВ делает автомобили именно для водителя. Во главу угла поставлена скорость и возможность контролировать ее, не отвлекаясь на мелочи. Да, в БМВ неудобно садиться: через валики боковой поддержки сиденья придется перепрыгнуть. Зато потом вы не ерзаете в поисках удобной позы, благо кресло снабжено электрорегулировками, в том числе длины подушки и боковой поддержки.

X5 – синоним выживания. Помогает хозяину добраться в нужную точку быстрее, чтобы успеть сделать больше. Но выживать приходится и машине. Например, весьма жесткая подвеска нередко допускает пробои, заставляя каждый раз болезненно морщиться. Система полного привода не терпит грязи на датчиках, из-за которой может выдать на монитор дезинформацию.

Два дня в роли владельца X5 подходят к концу. На стоянке возле дома охранник сходу объявил за ночную парковку полуторную цену. Что ж, охраннику тоже надо… выживать!

ЕСЛИ КОНЧИТСЯ ДОРОГА…

…То всем участникам теста придется несладко. Даже «Ауди» с пневмоподвеской, увеличивающей клиренс до 275 мм, не в силах преодолеть сколько-нибудь серьезную «распущенную» колею. Чтобы убедиться в этом, достаточно взглянуть на массивные свесы. Полноприводность испытуемых предназначена для повышения устойчивости и надежности управления на скользком покрытии. Ни одна из машин не оснащена принудительными блокировками. Система полного привода xDrive от БМВ в обычных условиях делит крутящий момент между передними и задними колесами в соотношении 40:60, а при необходимости раздаточная коробка с многодисковым сцеплением, управляемым электроникой, перераспределит тягу между осями. В «Вольво» почти весь поток ньютон-метров утекает на переднюю ось. В трансмиссии шведской машины применена муфта «Халдекс», при пробуксовке перебрасывающая назад до 65% момента. У «Ауди» с постоянным полным приводом, традиционно называемым Quattro, крутящий момент между осями в соотношении 40:60 распределяет самоблокирующийся дифференциал Torsen. Заднеприводное поведение Q7 в некоторых ситуациях объясняется тем, что дифференциал отправляет назад до 85% момента, а максимум для передней оси ограничен 65%.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Volvo XC90	Audi Q7	BMW X5
Рабочее место водителя			
Сиденье	8	9	10
Органы управления	8	9	9
Обзор	8	8	8
Салон			
Передняя часть	9	8	8
Задняя часть	7	9	8
Багажник	9	9	8
Ходовые качества			
Динамика	9	9	10
Тормоза	8	9	10
Поведение на дороге	8	9	10
Комфорт			
Шум	8	9	9
Плавность хода	8	9	7
Климат	8	8	9
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	8	9	8
Сервис	8	8	8
Эксплуатация	8	7	8
Общая оценка	**8,1**	**8,6**	**8,7**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



– поперечный размер

Модель	Volvo XC90	Audi Q7	BMWX5
L_1	910/1100	910/1110	925/1130
L_2	505/600/845	540/647/888	610/850
H	1190	1175	1155
H_1	985	1000	1012
H_2	975	950	960
B_1	1460	1472	1522
B_2	1450	1415	1447
$L_{3\,min/max}$	480/1915	1185/2050	1015/1715
$B_{3\,min}$	1145	1155	1110
H_3	345	325	415/435
H_4	748	815	780
$V_{баг}$, л	468	448	458



Михаил Гзовский: Вопреки опасениям противников глобализации, современные автомобили не становятся близнецами. Технологии позволяют производителям выделить те качества, которые они считают наиболее важными. Применительно к «Вольво», «Ауди» и БМВ – это безопасность, комфорт и спортивность.

ДЕЛАЯ ВЫБОР

Инстинктам человека посвящены сотни трактатов. Инстинкты живут в каждом из нас, порой заставляя поступать неожиданно и немотивированно. Выбор автомобиля тоже во многом обоснован подсознательными желаниями, фантазиями и ассоциациями. Важно не дать им взять верх над разумом. □


HELIX
Дорога изнуряет,
Shell Helix заряжает
Так уж устроен двигатель автомобиля, что с каждым пройденным километром в нем накапливается все больше вредных отложений. И чем больше грязи оседает на деталях двигателя, тем хуже едет ваш автомобиль. Но если вы используете новое масло Shell Helix Ultra Extra с активными моющими присадками, подобного не случится. Shell Helix Ultra Extra заряжает энергией двигатель вашего автомобиля, и он работает в полную силу
А вы думали, почему Shell Helix Ultra – единственное масло, рекомендованное концерном Ferrari?
www.shell-helix.ru
Shell
HELIX
ACTIVE
CLEANSING AGENTS
Моторные масла


ZAFIRA
VECT
Бросайте всё
и бегите к дилеру Opel!
2 0 0 8 7

План по кормам

В конце минувшего года на конвейер АВТОВАЗа взобралась последняя модель семейства «Калина» – универсал. Особенности долгожданной новинки изучал Сергей Мишин.

Мы привыкли считать универсалы рабочими лошадками. Но модель модели рознь. Самые массовые из наших – вазовские «четверка» и «Лада-111». Первая – ломощник в любой работе, вплоть до перевозки картошки россыпью, легко моющиеся обивки и коврик багажника это вполне допускают. Потому-то, да благодаря невысокой цене, «четверка» пользуется спросом у дачников и сельчан. «Одиннадцатая» же, хоть и более вместительная, к подобной работе совершенно не приспособлена: очистить от грязи ворсовые обивки и пол багажника не так-то просто.

«Калина» в новом обличье дополняет сектор отечественных универсалов, но не призвана сменять ни ту, ни другую. «Четверку» потому, что багажник «Калины», как и «одиннадцатой», не терпит грязи, а «одиннадцатую» – поскольку ВАЗ-1117 ощутимо проигрывает в его объеме – 360 литров против 430.

Скорее всего к машине проявят интерес любители путешествовать семьей с одним-двумя малыми детьми. Возможно, машина привлечет внимание горожан, кому изредка нужен большой объем салона.



«ЛАДА-КАЛИНА» ВАЗ-11173

Путь от первой презентации «универсала» до конвейера занял три с лишним года. Серийное производство и продажи начались в декабре 2007-го.

- Двигатель: бензиновый, 1,6 л (81 л. с.).
- Коробка передач: 5-ступенчатая, механическая.
- Комплектации: «Норма», «Люкс» (планируется).
- Цена: в комплектации «Норма» 254 300 руб.

ОСОБЫЕ ПРИМЕТЫ

Релинги на крыше ушли в небытие вместе с первыми образцами. А жаль, ложементы были очень удобны для перевозки объемного груза – достаточно закрепить пару поперечин, что делается относительно просто и быстро. Багажник, конечно, поставить можно, но только с помощью оригинальных кронштейнов, прикручиваемых под уплотнителями дверей.

Без этих «ручек» на крыше универсал выглядит весьма скромно и отличается от седана и хэтчбека лишь задней частью: длинная крыша, оригинальные задние фонари и пятая дверь, по конструктивному исполнению напоминающая дверь «Оки». Линия разъема смещена на крышу и боковины кузова – при таком решении вероятность подсасывания в салон пыли и выхлопных газов минимальна. Большое гнутое стекло обеспечивает очень хороший обзор назад. Да и забрызгивается меньше, чем на других универсалах. Впрочем, у него есть «дворник», щетку которого спасает от примерзания зигзагообразная нить подогрева. Задний омыватель питается из основного бачка – шланг тянется из моторного отсека назад под обивкой крыши. Удобно, что заливать воду придет-



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

LADA KALINA (ВАЗ-11173)

Общие данные

Размеры, мм

длина	4040
ширина	1700
высота	1500
база	2470
колея спереди/сзади	1430/1410
Снаряженная масса, кг	1080
Полная масса, кг	1555
Максимальная скорость, км/ч	160
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/50
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	7,8

Двигатель: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 59,5 кВт/81 л. с., при 5200 об/мин, 120 Н·м, при 2500–2900 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая поперечная балка; рулевое управление реечное с электроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 175/70R13, 175/65R14, 185/60R14

ся лишь в одну емкость, но есть и минус – задний омыв будет «красть» воду у переднего.

Дверь задка отпирается кнопкой, как в «четверке»: если замок не заперт, ключи не потребуются, и поднимается высоко – даже рослый владелец не зацепит ее головой. Еще один приятный момент – замок двери утоплен в порог, что позволяет загружать и разгружать тяжелые вещи волоком, без опасений зацепиться или повредить груз. Багажник отделен от салона быстросъемной крышкой, складывающейся пополам.

Если сложить заднее сиденье, объем багажника составит 650 литров до уровня стекол. При этом пол получается не совсем ровным – откинутые вперед спинки горизонтально не укладываются, их передняя часть остается чуть выше задней. Еще одна особенность универсала – высокий (около 20 см) порог грузового отсека.

Заменить лампочки в задних фонарях просто – отцепил «липучку», отогнул кромку обивки, и доступ открыт. Запаска лежит под полом «лицом» вниз, в ней – домкрат и баллонный ключ. Сверху колесо накрыто жестким органитом, и пол у багажника ровный. Груз можно закрепить – для этого есть скобы на полу и в нижней части спинок заднего сиденья. Буксирные проушины торчат из-под бамперов – возможно, не совсем эстетично, зато удобно и практично.

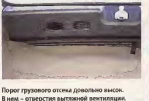
Бака на 50 литров вполне достаточно для экономичного автомобиля.

НОРМА

Пока универсал оснащают только 8-клапанным 1,6-литровым двигателем и выпускают лишь в комплектации «норма». Такая машина укомплектована электрическими усилителем рулевого управления, центральным замком, электростеклоподъемниками передних дверей, термопоглощающими стеклами, четырьмя динамиками и антенной. Впрочем, обещают, что именно универсалы в ближайшее время начнут выходить из ворот завода с установленной магнитолой.

Рекомендуемая заводом цена этой «нормы» – 254 299 рублей. Гарантия – три года или 50 км пробега.





Порог грузового отсека довольно высок. В нем – отверстия вытяжной вентиляции.

При сложенных спинках пол багажника ровным не получается.



Нейтрализатора под полом нет. Вместо него катколлектор – первый признак Евро III.



«КАЛИНА»-УНИВЕРСАЛ – компактный автомобиль со скромной внешностью; по возможностям, скорее, городской, нежели дачный и туристический.

+ Компактность, вместительный и удобный салон, тяговитый мотор.

− Мал багажный отсек, нет релингов на крыше, высокий порог багажника.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

«РЕНО-ЛОГАН» 1,4 Л

От 265 000 руб

В самой простой комплектации у «Логана» все же есть одна подушка безопасности, а простором салона и багажника этот седан превосходит «Калину»-универсал. ЗР, 2007, № 8



«ШЕВРОЛЕ-ЛАНОС» 1,5 Л

От 250 000 руб

Вполне современный недорогой автомобиль, собираемый на Украине. Хоть это и седан, но может быть достойной альтернативой «Калине»-универсалу. ЗР, 2007, № 7

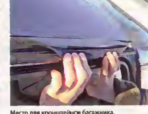
Для калинового семейства подобрана палитра «фруктово-ягодных» цветов – от абрикоса и барбариса до яблока и черники. Впрочем, предусмотрены и «несъедобные» оттенки – «боровница» (серый) и «карибы» (светло-голубой). В этом году заводчане собираются оснащать универсал также 1,4-литровым мотором – в дополнение к 1,6-литровому. А еще освоить комплектацию «люкс» или включающую его элементы – подушки безопасности и ABS.

В короткой поездке выяснилось, что поведением на дороге универсал ничем не отличается от других «калин». Тяговитый, покладистый восьмиклапанный мотор ему явно «к лицу». Если, конечно, не требовать от машины спортивной прыти. Можно предугадать, что для имиджевого универсала делового человека, скорее всего, подойдет более динамичный, но предпочитающий высокие обороты 1,4-литровый шестнадцатиклапанник.

Однако прогнозы – дело не очень благодарное. Реальную оценку даст рынок, а точнее, покупательский спрос.



Голая оргалитовая крышка на запаске, видимо, из экономии.



Место для кронштейнов багажника.

www.volkswagen.ru

Система автоматической парковки (Park Assist)

Навигационная система

Поворотные биксеноновые фары

Инновационная автоматическая КПП (DSG)

Система распознавания владельца (Keyless Access)

Система автоматического поддержания дистанции (ACC)



Passat. Если бы все было таким разумным

Понимать вас без слов. Предугадывать ваши желания. На это способен только действительно разумный автомобиль. Такой, как Volkswagen Passat — пожалуй, самый инновационный автомобиль в своем классе. Он создан, чтобы окружать вас комфортом. Он узнает вас благодаря функции Keyless Access. Его мощный и экономичный двигатель TSI сделает вождение по-настоящему приятным и динамичным, а интеллектуальная автоматическая коробка передач DSG позволит переключать передачи быстрее, чем с помощью механической коробки, при меньшем расходе топлива. Благодаря новейшей навигационной системе он всегда найдет правильный путь, а интеллектуальный круиз-контроль ACC позаботится о соблюдении дистанции на дороге. Когда же путешествие закончится, система Park Assist поможет припарковать автомобиль практически самостоятельно.

Добро пожаловать в мир разумных вещей.



Das Auto.

Дополнительная информация — **по телефону горячей линии Volkswagen (495) 797-4444** и на сайте www.volkswagen.ru

Официальные дилеры Volkswagen: Москва: Авто АЛЕА 101 4999 АВТО ГАНЗА 787 5588 Авто-Престус 232-2332 Автотрейд АГ 995-1220 Автоцентр Атлант-М 777-6505 Автоцентр Немецкий Дом 785-8484 Иномоика 101-2333 Диверс-Моторс 788-0778 МВС Кунцево 933-4033 Три-А-Моторс 258-2584 Уралту-Моторс 424-3388 Фольксваген Центр РУС-ЛАН 739-5212 **Санкт-Петербург:** Автоцентр Северо-Запад 323-8888 Акела Сити 325-7000 Классика 336-9888 Нева-Автоком 375-2575 Сигма Моторс 320-5050 Фольксваген Центр Пулково 331-7777 **Барнаул:** АлтайЕвроМоторс 477-477 **Белгород:** АвтоЛюкс 569-747 **Волгоград:** Волга-Раст 30-444 **Вологда:** ГермЕС Авто Вологда 213-777 **Воронеж:** Сервис-Модерн 727-777 **Екатеринбург:** Автогранд+ 268-48-48 Автоцентр Вальф 378-3358 **Иваново:** Риот Моторс 306-969 **Ижевск:** ИТС-Авто 901-600 **Иркутск:** Рокко Моторс 200-247 **Казань:** Нур-Авто 277-7080 **Калининград:** Автомобильный дом 758-170 **Кемерово:** Кузбасс-Евро-Моторс 378-837 **Краснодар:** Гедон-Авто 210-0757 **Красноярск:** Медведь АТЦ 460-565 **Нижний Новгород:** АвтоКлаус Центр 253-8787 Артан 296-0096 **Новокузнецк:** Кузбасс-Евро-Моторс 529-934 **Новосибирск:** Мир Авто 262-5111 **Омск:** Евротехцентр 560-636 **Оренбург:** Омега Моторс 946-602 **Пермь:** Экскурс Автомобили 219 5577 **Пятигорск:** Гедон КМВ 346-841 **Ростов-на-Дону:** Л Авто 295 3030 **Рязань:** Германия Авто 955 559 **Самара:** Диверс-Моторс 951-5117 **Саратов:** Элвис Моторс 355 355 **Ставрополь:** Гедон-Моторс 566-610 **Сургут:** ИнтерТехЦентр 390-655 **Тольятти:** Премьера 355-000 **Томск:** Автоцентр Евразия 695 069 **Тула:** КАЙЗЕРАВТО 240-040 **Тюмень:** Авто-Дина 522-300 **Уфа:** АвтоПремьер-М 292-5905 Ак Моторс 292-7207 **Челябинск:** Автоцентр Керг 262-6606 На правах рекламы

О малом моторе замолвите слово

Стоит ли отказываться от трехлитровой «шестерки» в пользу 4-цилиндрового мотора объемом 2,4 л? Этим вопросом вместе с потенциальными покупателями «Мицубиси-Аутлендер XL» задался Денис Арутюнян. Фото: Георгий Садков.

Что ни говори, а называть такие машины внедорожниками и даже вседорожниками неправильно: для бездорожья они непригодны; «иноземец» (так дословно переводится название «Аутлендер») – очередное тому подтверждение. Достаточно взглянуть на парадные окрашенные бамперы и неуклюжую культю полноразмерной запаски, висящей под полом багажника в опасной близости от земли. Однако в условиях нашей зимы некий запас проходимости полезен.

РАВНЕНИЕ НА ВОДИТЕЛЯ!

Выруливая с тесной стоянки, помянул недобрым словом искажающие реальность наружные зеркала. Смотришь в них – кажется, что до сверкающего «Лексуса» остались считанные миллиметры. Вышел из машины и обнаружил запас больше метра! Выезжать пришлось почти на ощупь, крадучись. Хотели острых ощущений? Пожалуйста!


«Аутлендер XL» с мотором 2,4 л в максимальной комплектации Intense CVT стоит 1 018 132 руб. ($37 990). А самую доступную версию Invite MT предлагают за 974 332 руб. ($34 490).

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MITSUBISHI OUTLANDER XL 2,4

Общие данные

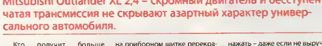
Размеры, мм:	
длина	4640
ширина	1800
высота	1680
Объем багажника, л.	774 л
Снаряженная масса, кг	1590
Полная масса, кг	2290
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,5
городской цикл	12,6
смешанный цикл	9,3

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/мин, 232 Н·м при 4100 об/мин

Трансмиссия: полноприводная; А6



Проектируя интерьер, дизайнеры ориентировались на… спортивные мотоциклы!



Mitsubishi Outlander XL 2,4 – скромный двигатель и бесступенчатая трансмиссия не скрывают азартный характер универсального автомобиля.

Чтобы уложить пакеты из магазина, достаточно открыть верхнюю створку, а погрузку громоздкой поклажи облегчает откидной борт. Задние сиденья можно сложить, дернув за рычажок на стенке багажника.

Кто получит больше удовольствия от езды на «Аутлендере XL»? Пассажиры по достоинству оценят просторный салон и вполне комфортную подвеску, люк в крыше и прекрасный звук аудиосистемы Rockford Fosgate с 9 динамиками и интерфейсом Bluetooth. Однако львиная доля ощущений все же достается водителю. Правда, ему придется привыкнуть к длинноходной педали газа, которую в городе продавливаешь едва ли на четверть хода, и к ручнику, сдвинутому к пассажирскому сиденью.

ЖАЖДА СКОРОСТИ

Движение в городских пробках расслабляет и навевает скуку. Сытое урчание мотора вкупе с плавной работой вариатора прямо-таки убаюкивают. Спокойствие кончается с выездом на свободные дороги. На старте со светофора нажал посильнее – вариатор мгновенно сменил «передачу», мотор сорвал в пробуксовку передние колеса, а экранчик на приборном щитке перекрасился из красного в желтый, сигнализируя о работе системы стабилизации ASC. Перевел колесико в положение 4WD-Auto – и следующий разгон с места напомнил пушечный выстрел. Электроника так оперативно распределяет крутящий момент, что «помощник» может отдохнуть, просыпаясь лишь в самых сложных ситуациях. В виражи «Аутлендер» заезжает настолько уверенно, что появляется желание поднажать – даже если не выручит полный привод, можно смело надеяться на ASC. Кстати, отключать ее я бы не советовал – электроника позволяет чувствовать себя намного увереннее на скользкой дороге. Тормоза – цепкие, очень своевременно и корректно работает ABS.

Не возникает проблем и на обгонах. Стоит чуть сильнее нажать на педаль, мотор отзывается сердитым рыком, коробка с минимальной задержкой перескакивает на одну-две, а то и три ступени вниз. Мощное ровное ускорение напоминает эффект центрифуги, на которой тренируют космонавтов. После нескольких подобных маневров подумал: пожалуй, единственное место, где этой машине не хватит тяги, – гоночный трек.

Сзади можно усадить и троих, лишь бы их рост не превышал 175 см – иначе головами будут задевать потолок.

АКТИВИСТ

«Аутлендер XL» демонстрирует не только разносторонность, но и немного задиристый, провокационный характер. Так стоит ли отказываться от более мощного мотора? По-моему, да! Сочетание 2,4-литровой «четверки» и вариатора легко превращает машину из условного вседорожника в дорожный снаряд. А на сэкономленные 3000 долларов, по-моему, лучше купить доску для виндсерфинга или горный велосипед. Ведь такая машина просто обязывает поддерживать образ активного человека. ❐


AVEO выгоднее на 13 000 рублей


REZZO


CHEVROLET

Неэвклидова геометрия

У «Пежо» и «Ситроена» собственные и независимые структуры продвижения на рынке и в сети розничных продаж. Однако марки принадлежат одному концерну, а потому разрабатывают и производят автомобили в основном общими силами. Рождение грузопассажирских близнецов «Берлинго» и «Партнер» на заводе в Виго наблюдал Владимир Соловьев. Фото: «Ситроен» и «Пежо».

«БЕРЛИНГО-ПЕРВЫЙ» И «ПАРТНЕР-ИСХОДНЫЙ»

Давненько испанский Виго не видал такого наплыва журналистов со всех концов планеты. Не было только североамериканцев – в Соединенных Штатах типично европейская продукция «Пежо» и «Ситроен» еще не стала популярной. Зато гостей из Латинской Америки, Японии, Китая и, разумеется, из всех без исключения европейских стран было предостаточно. В Виго приехало и все руководство концерна во главе с Кристаном Стреффом. Причина? Мировая премьера автомобилей, спо-



Вставить огромные окна – и вот уже развозной фургончик превращается в автомобиль для активного отдыха.



Широкая пятая дверь создает удобство при погрузке и выгрузке. Задние сдвижные – при посадке пассажиров.

собных удовлетворить требования самого широкого круга потребителей.

Когда-то из этого галиссийского порта, ныне самого крупного в Испании, конкистадоры отправлялись покорять новые земли. Примерно то же предстоит сделать и новым «берлинго» и «Партнеру», только во всемирном масштабе. Задачи совсем не простые, учитывая, что продажи предшественников превысили 3 млн. экземпляров, они уверенно лидировали в своем классе на европейском рынке в течение 11 лет. Новичкам нужно быть одновременно автомобилями для профессионалов и для любителей. Быть чрезвычайно вместительными и вместе с тем не пугать своими размерами людей, привыкших к обычным легковушкам. Ну и ко всему прочему каждый должен сохранить фирменные черты. А это, согласитесь, не так просто, когда все детали за исключением элементов капота, приборов головного света и эмблем марок общие.

Скажу больше: перед новичками стоит сверхзадача – утвердиться на рынке в условиях, когда их предшественники попрежнему сходят с конвейера и продаются по более привлекательным ценам. Причем делают их на том же заводе в Виго. Чтобы не создавать путаницы в моделях, новичкам достались имена предшественников «Берлинго» и «Партнер» без каких-либо дополнений. А вот «старички» получат приставки. Так на свет появятся «берлинго-Фест» – «берлинго-Первый» и «Партнер-Ориджн» – «Партнер-Исходный». Согласитесь, звучит благороднее, чем «Вице-берлинго» или «Экс-Партнер».

ПРОСТРАНСТВО И ТРАДИЦИИ

Сегодня, похоже, мир сошел с ума от тотальной автомобилизации. Процесс разрастается не только количественно, умножая парк, но и качественно. Ширится разнообразие типов машин, классы автомобилей дробятся и создаются вновь. Помните, стоило автомобилю гольф-класса заметно приподнять крышу – получился новый класс компакт-вэнов. Укомплектовав удобными сиденьями развозной фургон и обо-

Несмотря на высокий кузов, автомобиль на дороге выглядит спортивным и стремительным.

Успех «Берлинго» и «Партнера» первого поколения оказался впечатляющим: с 1996 года выпущено 3,2 млн. автомобилей. Доля этих машин в парке развозных фургонов Европы составляла в 2007 году 29%, а среди фургончиков только для пассажиров или «людоспасов» достигала 44%. Сумеют ли удержать эту высокую планку новички?

гатив его интерьеры, «Пежо» и «Ситроен» получили «людоспас». Это франкоязычное новообразование морфологически восходит к словам ludique – «игровой» и espace «пространство». Получился большой автомобиль для отдыха: объемный, забавный, практичный и экономичный. Так было с первыми «партнерами» и «берлинго».

Второму поколению грузопассажирских автомобилей концерна дал жизнь компактвэн «С4 Гранд Пикассо», точнее, его платформа. Как признают создатели, перед ними была поставлена задача нарисовать современный стильный автомобиль вокруг заданного огромного внутреннего объема. Причем так, чтобы снаружи было «кругло», а внутри «квадратно» (это ради тех, кто возит товар палетами и использует автомобиль в профессиональных целях).



Автомобили такого типа великолепно смотрятся у загородного дома, магазина. А вот у офиса?

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Citroen Berlingo/ Peugeot Partner 1,6 (90 л.с.)	1,6 (110 л.с.)	1,6Hdi (110 л.с.)
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4380		
ширина	1810		
высота	1803		
база	2728		
колея спереди	1505		
сзади	1554		
Объем багажника , л	505-675/3000		
Снаряженная масса, кг	1472–1504		
Время разгона 0–100 км/ч, с	16,7	н д.	н.д.
Макс скорость, км/ч	159	н д	н.д.
Топливо	АИ-95		ДТ
Запас топлива, л	60		60
Расход топлива, л/100 км. смешанный цикл	8,2	н.д.	н д.
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4	P4	P4
Число клапанов	16	16	16
Рабочий объем, см³	1587	1587	1560
Мощность, кВт/ л.с.	66 / 90	80/110	80/110
при об/мин	5500	5800	4000
Крутящий момент, Н м	132	147	240
при об/мин	2500	4000	2000
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	M5	M5
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Шины	185/65R15		

Примечание: н.д. – нет данных.

Принимая во внимание тот факт, что как раз на заводе в Виго делают «Ситроен С4 Пикассо» в 5- и 7-местной версиях, становится ясно, почему именно этот завод выбран для новых «Берлинго» и «Партнера». Но, с другой стороны, этот испанский город продолжает давние традиции производства коммерческих автомобилей группы «Пежо-Ситроен». Еще в 1958 году здесь начали собирать фургончик на основе знаменитого «Де Шво», который просуществовал на конвейере вплоть до 1970 года. Здесь стартовали в 1996-м первые «Берлинго» и «Партнер», здесь же суждено было впервые пересечься интересам двух марок, пред-



Множество ящичков и полочек пригодится в дальнем путешествии и вообще полезно. Но отличить интерьеры «Пежо» и «Берлинго» можно только по эмблеме на руле.





Три раздельных сиденья сзади – практичное решение от мини-вэна «С4 Пикассо». У «Пежо» и «Берлинго» разнятся только обивки сидений.





Кристиан Стрефф,
президент группы ПСА «Пежо-Ситроен»

Концепция Citroen Berlingo и Peugeot Partner способствовала появлению нового сегмента рынка пассажирских автомобилей для частных лиц – компактных, экономных, вместительных, практичных. Общий объем инвестиций в создание новых моделей на платформе группы № 2 составил 660 млн. евро, из которых 334 млн. потрачены на исследование и развитие. На заводе в Виго планируется производить 300 тыс. «берлинго» и «партнеров» в год. С их запуском группа ПСА получит самую широкую гамму компактных коммерческих автомобилей среди европейских производителей.

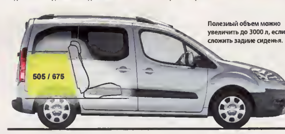
В 2008 году в каждой из них будет пять семейств от небольших городских фургонов «Ситроен-Немо» и «Пежо-Биппер» до компактных фургонов «Ситроен-Джампи» и «Пежо-Эксперт», а также коммерческих автомобилей «Ситроен-Джампер» и «Пежо-Боксер».

лагающих одну и ту же модель под разными именами.

Как утверждают создатели, новые «Берлинго» и «Партнер» более совершенны с точки зрения пассивной безопасности, что касается электронных помощников, ABS будет устанавливаться серийно, ESP – за доплату. Владельцам новых машин станут доступны такие приятные мелочи, как автоматическое включение фар в темное время суток, датчик дождя. Иными словами, «Берлинго» и «Партнер» – полноценные легковые автомобили с точки зрения комфорта и оснащения, а по возможностям загрузки – настоящие «коммерсанты».



Видеть небо над головой – достоинство лишь пассажирских версий.



Полезный объем можно увеличить до 3000 л, если сложить задние сиденья.

В ТОЧКЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ

Эвклид учил, что две параллельные прямые пересечься на плоскости не могут. Но и сама Земля в представлении древних была плоским блюдцем. Многое изменилось, когда пространство стало трехмерным, а Земля – шаром. Дизайнеры и маркетологи «Пежо» и «Ситроен» выступают на стороне Эвклида и делают все для того, чтобы параллельные модели «Пежо» и «Ситроен» продавались в разных салонах и не пересекались нигде.

Любопытно узнать, кто из участников этого внутрисемейного противостояния пассажирских и грузопассажирских «каблучков» одержит верх: сторонники «царя зверей» на капоте или технократы с «двойным шевроном»? И та и другая компания готовят немало сюрпризов клиентам. В частности, предполагается выпускать версии с увеличенным на 10 мм клиренсом, 16-дюймовыми колесами и мощной защитой картера двигателя. Привод сохранится только на переднюю ось. Для «Пежо» такая версия получит романтичное название «Аутдор», у «Ситроена» – просто вседорожный пакет. Готовятся к производству модели с увеличенным объемом кузова – до 3,7 м. И это будет параллельно у обеих марок. □



GREAT WALL DEER G3
2,2 л., 105 л.с., механическая коробка передач, комплектация «Комфорт+4х4», 424 700 руб. ($17 335).

GREAT WALL WINGLE
2,8 л., 95 л.с., механическая коробка передач, комплектация «Стандарт», 499 140 руб. ($20 370).

Верной дорогой

Кажется, китайские пикапы недавно въехали на наши дороги, однако прошло уже более трех лет, и на смену первопроходцам идут новые поколения машин. Далеко ли ушел «Вингл» от «Дира», выяснял Анатолий Фомин. Фото: Константин Якубов.

ВТОРОЕ СВИДАНИЕ

«Грейт-Уолл Дир» примерно вдвое дешевле более породистых одноклассников. В позапрошлом году он был самым продаваемым пикапом в России. Нынче продажи пикапов упали – спрос переключился на вседорожники. Популярный китайский грузовичок – копия «Тойоты Хай-Лакс», выпускавшейся в 80-е годы.

С новым пикапом «Грейт-Уолл Вингл» мы уже знакомились у него на родине (ЗР, 2007, № 1). Пора запустить его на отечественные дороги, которые отравили успех многим завоевателям.

По сравнению с «Диром» новичок на первый взгляд утратил внедорожные качества. Линия порогов ниже ступицы колеса, дорожный просвет – 194 мм, низкий бампер. Впрочем, полный привод на месте, понижающая передача тоже. Как у большинства пикапов, межосевого дифференциала нет, поэтому полный привод можно использовать только на дорогах с низким коэффициентом сцепления. Зато под округлым капотом вместо копии «древнеяпонского» бензинового мотора – современный дизель с турбонаддувом и впрыском «коммон-рейл», удовлетворяющий Евро III. Впрочем, заявленные характеристики весьма скромны: 95 л.с. и 225 Н·м – сегодня норма для мотора не 2,8 л, а вдвое меньшего объема.

ОТ ИЗВЕСТНОГО

Усесться в «Вингл» гораздо проще, чем в «Дир». Во-первых, подушки сидений расположены выше над уровнем пола, во-вторых, сам пол ниже на 100 мм. В-третьих, пределы регулировки сидений теперь достаточны для самых рослых. Однако кресло пока только на «троечку»: недостаточно рельефные подушка и спинка слабо приспособле-





Это рабочее место в «Дире» 2007 года. Качество отделки заметно лучше, чем в редакционном, немаркий серый интерьер гораздо практичнее. А «раздатка» теперь включается электроприводом!

«Вингл» внутри значительно современнее. Качество сборки интерьера хорошее, на уровне недорогой легковой машины.



ваются к анатомии разных по комплекции людей. Впрочем, хорошее сиденье – не столько технология, сколько искусство, виртуозов которого по-прежнему можно пересчитать на пальцах. Кстати, материал обивок на ощупь очень напоминает YES-Essentials, применяемый «Крайслером», но лейблов с маркой не обнаружил.

Пущенный на морозе дизель поначалу очень громок, но, прогреваясь, затихает. Небольшая мощность при солидном объеме предполагает невысокое давление наддува. Это безусловный минус с точки зрения эффективности, но «флегматичность» – плюс для грузовика. «Вингл» уверенно трогается даже со второй передачи и вытягивает едва ли не с 1000 об/мин – эта особенность весьма кстати проявилась на обледенелом подъеме, где даже полный привод и шипы едва позволяли двигаться. Бензиновый «Дир», чей мотор, по нынешним меркам, весьма тяговит, в тех же условиях на льду оказался гораздо более требовательным к водителю.



Запорошенная снегом грунтовка трудностей не вызывает. Горбатый мостик вполне преодолим для длинного и низкого «Вингла», но выезд на серьезное бездорожье ему заказан.

GREAT WALL DEER G3

Пикапы Great Wall Deer предлагают в России с 2004 года. Версия G1 с одинарной кабиной, G3 с двойной, и G5 с двойной и удлиненной базой.

- **Двигатель: бензиновый 2,2 л (105 л.с.).**
- **Коробка передач: 5-ступенчатая, механическая.**
- **Привод: задний или полный.**
- **Комплектации: «Комфорт», «Комфорт+».**
- **Цена: 330 000–425 000 руб. ($13 470–17 350).**



Ростом пикапы равны, но уровень пола в «Вингле» на 100 мм ниже, а дверные проемы значительно выше. Поэтому нужды в подножке больше нет.

Ощущение габаритов на новом пикапе несколько хуже, скругленная кромка капота затрудняет маневры в стесненном пространстве. Немного пострадала и «трассовая» обзорность – голова водителя в «Вингле» оказывается ниже, чем в «Дире». Зато в эргономике проколов практически нет – все органы управления прекрасно досягаемы, а управление коробкой, несмотря на длинные ходы рычага, отличается четкостью. Подвела лишь индикация включения переднего моста и понижающей передачи – две крошечных лампочки рядом с кнопками совершенно не видны при дневном свете.

Шоссейные манеры «Дира» хорошо известны – несмотря на длинную базу, душу основательно вытрясает. Конечно, с грузом намного лучше, но часто ли пикап ездит с полной нагрузкой? На этом фоне «Вингл»

GREAT WALL DEER G3 – приличная копия отличной два десятка лет назад машины. Ей бы надежности и долговечности оригинала!

+ Отличная проходимость, умеренная цена, приемлемые ходовые качества.
− Посредственное качество изготовления, тесный салон с неудобной посадкой, «грузовая» управляемость, слабая динамика, высокий расход топлива.

КТО ВЫ, ТОВАРИЩ «ВИНГЛ»

На кого он похож? На дороге близкого по дизайну автомобиля не сыскать. А если не на дороге? Отмотав шесть детройтских автосалонов, вспомнил концепт «Фольксваген-Магеллан», в какой-то степени послуживший прообразом «Туарега». Конечно, в серию пошел гораздо более умеренный вариант, а концепт мог бы затеряться в истории. Если бы не «Грейт-Уолл-Вингл». Взглянув на него, трудно не поверить, что идея заимствована. Впрочем, на что обижаться? «Фольксвагену» не хватило смелости воплотить дерзкий проект в производстве. И все-таки жаль, что яркая внешность «Вингла» не основана на собственных идеях...





Great Wall Wingle – А что это такое ржавое сверху?
– Турбокомпрессор!
– Почему не покрасишь?
– Так он до 800 градусов нагревается, какая краска выдержит?

Great Wall Deer – Все в образцовом военном порядке – катушки, свечи, аккумулятор и блок предохранителей. И никакой шумоизоляции...





Обычная зимняя дорога, очень скользкая! Выходить из машины настоятельно не рекомендуется. Тронуться на этом подъеме, даже с подключенным «передком» и на шипованных шинах, непросто.

GREAT WALL WINGLE

Выпускают с 2007 года на том же заводе в Баодине (КНР), что «Дир». В России с конца 2007 года.

- **Двигатель: дизельный с турбонаддувом 2,8 л (95 л.с.).**
- **Коробка передач: 5-ступенчатая механическая.**
- **Привод: задний или полный.**
- **Комплектации: «Стандарт», «Люкс».**
- **Цена: 429 000–513 990 руб. ($17 510–20 980).**

GREAT WALL WINGLE – ближе к среднестатистическим запросам, более экономичный и «дорожный». Но полностью заменить предыдущую модель, увы, не сможет.

+ Запоминающаяся внешность, просторная кабина, большие пределы регулировки сидений, пониженная погрузочная высота, экономичный двигатель.

– Невысокая геометрическая проходимость, скромная динамика, шумный двигатель, неудобные сиденья, небогатое оснащение салона.



Вот так приходится устраиваться на заднем сиденье «Дира». Бедра и поясница висят в воздухе, ноги вытянуть некуда. Ремней нет, так что самое комфортное положение сзади – лежа!



Места для пассажиров второго ряда в «Вингле» гораздо удобнее. При росте до 180 см посадка комфортна. Есть подголовник и инерционные ремни безопасности с регулировкой по высоте.

– образец комфорта и управляемости. Плавность хода явно намного лучше, база и колея заметно больше, а реечное рулевое управление наконец-то позволяет управлять машиной, а не натужно контролировать направление. Впрочем, многого требовать не стоит – в напряженном повороте пикап уверенно вываливается передними колесами, демонстрируя неисчерпаемый запас недостаточной поворачиваемости.

Неторопливый поначалу разгон не внушает оптимизма – «Вингл» заметно тяжелее, а мощности на 10 л.с. меньше. Однако после 80 км/ч у него подавляющее преимущество. Отличная тяга дизеля позволяет обгонять без переключения передач и раскручивания мотора до ограничителя, да и максимальных 140 км/ч по спидометру «Вингл» достигает гораздо легче «Дира». Комфортабельная крейсерская скорость на 10–15 км/ч выше.

При подавляющем преимуществе «Вингла» на асфальте и скользкой дороге, разбитая грунтовка – не его среда. Конфигурация нижних рычагов подвески «Дира» увеличивает дорожный просвет на 30–40 мм. Неудивительно, что даже на меньших по диаметру колесах он увереннее идет в колее. Кроме того, рессоры задней подвески «Дира» расположены сверху моста – безусловный плюс для проходимости. В его колесные ниши влезают не только скромные штатные колеса 215/75R15 или «красивые» 225/75R16, но и полноценные «32-е» (32 дюйма по наружному диаметру)! С ними дорожный просвет возрастает настолько, что позволяет беспрепятственно двигаться по колее грузовика. «Винглу» тягаться с ним невозможно – низкий бампер, широченные рычаги передней подвески, свисающие вниз рессоры и крепления амортизаторов, низкая рама и удлиненная база на 200 мм шансов на разъезженной грунтовке не оставляют. Колесные ниши вмещают шины большего размера, но едва ли крупнее 235/75R16, так что радикальных изменений в проходимости не будет.

Полноценной заменой «Диру» «Вингл» не станет. Интересующихся возможностя-

Шины MICHELIN прослужат Вам безупречно от первого до последнего километра. Michelin – движение к совершенству.

Товар сертифицирован. Реклама

А зна[illegible] шар? Непрерывный прогрес[illegible] в техно[illegible] обеспечен [illegible] 4000 разработчиков делают все, чтобы [illegible] служило вам [illegible]

MICHELIN ENERGY 195/65/R15 Рекомендованная цена 2 888 руб

Телефон горячей линии Michelin 8 800 200 22 08
Www.michelin.ru





Погрузочная высота на 100 мм ниже – большое достоинство. Но еще большее, что внутри «будка» выше на 150 мм. Теперь в ней можно хотя бы перемещаться согнувшись!

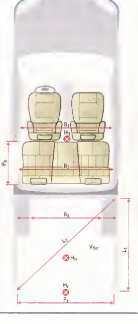
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	GREAT WALL DEER G3	GREAT WALL WINGLE
Общие данные		
Размеры, мм.		
длина	4870	5040
ширина	1750	1800
высота	1800	1730
база	2850	3050
колея спереди/сзади	1490/1470	1515/1525
размеры платформы	1405x1465	1380x1460
дорожный просвет	205	194
Снаряжен. масса, кг	1575	1860
Полная масса, кг	2400	2665
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	28
Макс. скорость, км/ч	140	140
Топливо	АИ-92	ДТ
Запас топлива, л	60	70
Расход топлива, л/100 км:		
смешаный цикл	11,0	9,1
Двигатель		
Тип	бензиновый	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	8	
Рабочий объем, см^3	2237	2771
Мощность, кВт/л.с.	77/105	70/95
при об/мин	4600	3600
Крутящий момент, Н·м	190	225
при об/мин	3200	1600–2600
Трансмиссия		
Тип	полноприводная, с жестко подключаемыми передними колесами	
Коробка передач	М5	
Раздаточная коробка	двухступенчатая, с понижающей передачей	
Подвеска		
спереди	независимая, торсионная, на двойных поперечных рычагах	
сзади	зависимая, рессорная	
Рулевое управление	винт–шариковая гайка с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	215/75R15	235/70R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

GREAT WALL	DEER G3	WINGLE
L_1	1450	1410
L_2	1910	1960
B_1	1380	1440
B_2	1380	1450
B_3	1465/1025	1430/1010
H_3	1110	1190
H_b	400/890	480/1040
H_r	880	780
P_z	1340x840	1365x1000
D_z	1550	1510
P_b	530x735	540x750
D_b	890	910
V_p, м^3	1,32	1,48

D_z – диагональ заднего проема. P_b – проем боковой двери, D_b – диагональ бокового проема. V_p – приведенный объем, м^3: объем прямоугольного параллелепипеда, который можно разместить в автомобиле





Анатолий Фомин: «Вингл» – плод типичной эволюции пикапов, вполне приемлемый в хозяйстве автомобиль. Не видно полной самостоятельности конструкторов? Возможно, это и к лучшему…

ми грузовичка вне дорог едва ли обрадует альтернатива получить экономичный мотор в ущерб проходимости. А поставки «Грейт-Уолла-Дир» с нового года прекратили – двигатель не соответствует Евро III.

Поднабравшись профессионализма, китайские товарищи пошли верным путем. Интересный внешне «Грейт-Уолл-Вингл» оказался вполне приличной, но заурядной машиной. Приобретя комфорт, он утратил неудобный, но искренний характер предшественника.

Тест закончился подсчетом командировочных расходов. Если верить счетчикам АЗС (а они вряд ли преуменьшают показания), дизельный «Вингл» расходовал на 100 км 8 л дизельного топлива, а бензиновый «Дир» – 12 л АИ-92. Разница в расходе – хороший аргумент в пользу нового пикапа. Но убедит он не всех.



Недостающее звено

Модную и симпатичную «Мазду-6» в России заждались, причем, по мнению маркетологов, именно с автоматом. С предполагаемым бестселлером знакомился Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мазда».

Однообразный зелено-вато-серый ландшафт живописно присыпан шапками ослепительно белого снега. Солнце, висящее над горизонтом, бесконечно длинные тени от коренастых вековых кедров и устремившихся вверх елей: Западная Сибирь, Ханты-Мансийск, Сургут, Нефтеюганск… В краю, богатом недрами, наиболее остро заметен дефицит выразительных форм и ярких красок. Наверное, именно поэтому каждый город (а они тут редки) встречает нас морем света и вниманием к еще диковинному в этих краях автомобилю.

Постоянно ловлю себя на мысли: коллега, познакомившийся с «Маздой-6» в Будапеште (ЗР, 2007, № 12), до того дотошно описал ее, словно свозил меня с собой. У машины и вправду нет секретов, но, словно красивая женщина, она манит новизной, загадочностью. Сколько не вспоминай предыдущее свидание, все равно робеешь, как при первом.

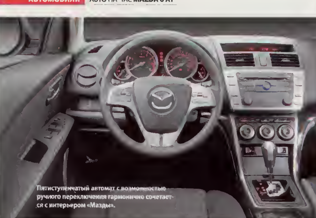
«Шестерка» приветливо подмигивает разноцветными символами панели приборов, наполняется едва заметным дыханием проснувшегося 2-литрового мотора. Все в ней настолько ладно и естественно, что забываю о довольно прозаичной причине этой встречи: в гамме появилось недостающее прежде звено – пятиступенчатый автомат.

При первом приближении салон не выглядит заметно просторнее, чем у предшественницы, как, впрочем, и не смотрится роскошным. Но все же «Мазда-6» стала другой, возможно, более добротной. Изменились не только комбинация приборов, оборудование или подсветка консоли, но и иными, более заметными выглядят детали, из которых все это собрано.

Не все удалось. По-прежнему не нравится короткая спинка водительского сиденья – плечи повисают в воздухе. Раздражает низкое внутреннее зеркало, перекрывающее почти четверть ветрового стекла. Мало того, что сидишь, словно придавленный козырьком бейсболки, так еще на каждом правом повороте приходится подныривать под него, чтобы увидеть дорогу. Хорошая аэродинамика кузова – это, конечно, здорово, но сильно наклоненные передние стойки ощутимо мешают.

Широкое и ровное шоссе бесконечной лентой тянется к горизонту. «Мазда» – в своей стихии. Негромко гудит двигатель, демонстрируя отменную эластичность. В унисон с ним работает автомат, мягко и незаметно перебирающий передачи. В эту гармонию совершенно не хочется вмешиваться, нарушать идеальное взаимопонимание. Поэтому столь же плавно и неспешно работаю акселератором, периодически удивляясь тому, что стрелка спидометра далеко перешагнула все разрешительные отметки. А машина, знай себе, покачивается на невидимых глазу неровностях, негромко постукивая колесами на стыках многочисленных мостов через протоки и ручьи, спрятанные в снежном мареве.

Временами душа бунтует против размеренного времяпровождения – тогда я пришпориваю «шестерку», пытаясь



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MAZDA 6 (2,0 AT)

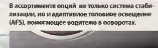
Общие данные

Размеры, мм	
длина	4755
ширина	1795
высота	1440
база	2725
Объем багажника, л	519
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1320
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8
Макс. скорость, км/ч	204
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	64
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	5,7
городской цикл	11,1
смешанный цикл	7,7

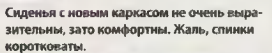
Двигатель: бензиновый, 16 клапанов, 1999 см³, 108 кВт/147 л.с. при 6500 об/мин, 184 Н·м при 4000 об/мин.
Трансмиссия: переднеприводная, А5

Размер шин: 195/65R16, 205/60R16, 215/50R17

На фоне выразительных шкал приборов совсем потерялось мелкое окошко с одометром.



В ассортименте опций не только система стабилизации, но и адаптивное головное освещение (AFS), помогающее водителю в поворотах.



Сиденья с новым каркасом не очень выразительны, зато комфортны. Жаль, спинки коротковаты.

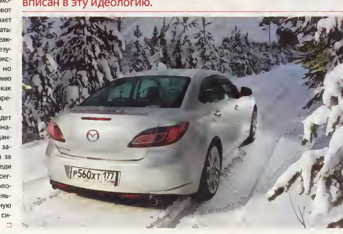


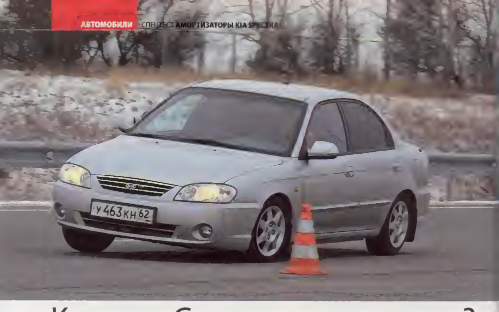


вывести из равновесия. Что ж, коробка по-прежнему охотно и без лишней суеты реагирует на команды водителя, четко находя требуемые передачи. А вот 2-литровый двигатель отвечает с ленцой, давая почувствовать: «газ в пол» – не его стиль. Реакции на движения рулем безупречно точны, но лишены экспрессии. Подвески упруги, но не агрессивны по отношению к тем, кто в машине. В этом, как и в остальном, «Мазда-6», прежде всего, доброжелательна.

Наверняка, все это будет востребовано. Цены начинаются с демократичных в данном классе 653 тыс. руб., а заканчиваются 883 тысячами за топовую версию Luxury. Среди множества модификаций всегда можно будет выбрать золотую середину – выразительную, комфортную, практичную в большинстве жизненных ситуаций.

Mazda 6 интересна внешне и комфортна внутри. Союз автоматической трансмиссии с 2-литровым мотором достойно вписан в эту идеологию.





Кто для «Спектры» всех милее?

Владельцам «КИА-Спектра» сегодня доступны четыре варианта амортизаторов: штатный, японский «полуспортивного» направления и два отечественных, Скопинского автоагрегатного завода. В чем их сильные и слабые стороны, выяснял Сергей Мишин.

Чтобы сразу исключить предвзятость экспертов, им не стали сообщать марку амортизаторов, установленных на автомобиле, – только номера комплектов. Не будем и мы до поры до времени раскрывать тайну – сначала проанализируем результаты.

Вариант № 1

В машине водитель и пассажир на переднем сиденье. «Спектра» идет комфортно, мягко, но не раскачивается. Однако при проезде стыков дорожных плит в передней подвеске слышны постукивания. На прямой машина слегка отклоняется от курса под воздействием поперечного уклона дороги или порывов бокового ветра, на подруливания реагирует с некоторым запаздыванием. При резких маневрах автомобиль соскальзывает с намеченной траектории передком, на довороты руля реагирует неохотно. Впрочем, такая настройка подвески соответствует темпераменту и характеру «Спектры».

Даже когда в салоне пятеро, амортизаторы справляются со своей задачей – плавность хода в норме. Зато теперь задняя подвеска щелкает на швах и дорожных стыках. Удерживаться в своем ряду стало сложнее, на попытки чуть подправить траекторию «Спектра» реагирует совсем лениво. Зато резкие маневры удаются лучше – при полной загрузке ведет себя четче и понятнее, поворачиваемость близка к нейтральной.

+ Неплохая управляемость и хорошая плавность хода.

– Замечания по курсовой устойчивости, изменение управляемости и плавности хода при изменении загрузки.

По мнению экспертов, это комфортная подвеска для неспешной езды, наиболее подходящая для «Спектры».

Вариант № 2

Впечатление такое, будто колеса перекачали или дорога стала хуже. Подвеска стучит на любых неровностях. При этом передок раскачивается сильнее задка. Машина хорошо держит прямую, если дорога ровная. Охотно, без задержек реагирует на малейшие подруливания. Экстремальные маневры с этими амортизаторами удаются лучше – поведение машины более четкое, чем с первым комплектом, от водителя требуется меньше поправок, поворачиваемость близка к нейтральной. Вместе с тем углы поворота руля великоваты.

Теперь рассаживаемся впятером. Передок продолжает покачиваться на неровностях, а вот задок на стыках стал кряхтеть громче. На прямой поведение такое же четкое, но на резкие действия рулем «Спектра» стала реагировать иначе: при стабилизации машины после маневра возникает занос. Причем весьма резкий, требующий от водителя быстрого «ответа». Поведение машины становится если не опасным, то очень неприятным.

+ Хорошие курсовая устойчивость, управляемость при частичной нагрузке.

– Замечания по плавности хода и управляемости при полной нагрузке, характер управляе-

мости меняется в зависимости от нагрузки.

Пожалуй, этот вариант заслуживает названия «псевдоспорт» – почувствуй себя гонщиком!

Вариант № 3

Передок плотнее, чем хотелось бы, комфортной машину уже не назовешь – очень уж подробно и тряско любые дорожные неровности передаются на кузов. Зато на прямой появился четкий, понятный «ноль» – теперь баранка наполнена упругостью.

Реакция на рывок руля четкая и неожиданно быстрая, причем корректировать траекторию не приходится. Отлично! «Спектра» из вальяжной превращается в спортивный автомобиль с быстрыми реакциями. Но на этом фоне начинают раздражать медлительность коробки-автомата и вялый разгон, на которые раньше не обращали внимания.

При полной загрузке плавность хода стала лучше, но все равно передок остался излишне жестким. На прямой замечаний нет, на подруливания автомобиль откликается практически мгновенно. Поведение при экстремальных маневрах ожидаемое и логичное. Но, самое главное, – с этой подвеской машина при изменении загрузки не меняет характера управляемости.

Хорошая курсовая устойчивость, отменная и стабильная управляемость.

Замечания по плавности хода.

Спортивный, высокоскоростной, очень «острый» вариант, не совсем подходящий автомобилю с умеренными динамическими качествами.

Вариант № 4

Швы и дорожные неровности будто исчезли – машина идет плавно и ровно там, где пару часов назад зубы стучали…

Совсем слегка пощелкивает задняя подвеска, как бы подсказывая: дорога осталась той же, с трещинами и неровностями. Вместе с тем прямую машина держит хорошо. В сравнении с предыдущим вариантом, здесь чуть не хватает информативности – «ноль» (положение «прямо») слегка размыт. При подруливании баранку крутишь чуть больше, чем в варианте № 3. Резкими маневрами «Спектру» не сбить с заданного направления. Поворачиваемость нейтральна. При полной загрузке комфорт и курсовая устойчивость не изменяются, а поведение машины остается стабильным.

Хорошая курсовая устойчивость, отменная и стабильная управляемость.

Недостатков не отмечено.

Наилучшее сочетание быстроходности, комфорта и стабильного поведения.

Теперь, когда все оценки расставлены, эмоции зафиксированы, откроем карты. Под номером 1 скрывались амортизаторы СААЗ (версия «Стандарт»). Вариант № 2 – штатные амортизаторы «Закс» «КИА-Спектра». Третий вариант – японская «Каяба». Последний, № 4 – версия «Идеал» Скопинского завода.

Надеемся, наш тест позволит читателям выбрать амортизаторы, в наибольшей мере соответствующие их предпочтениям.



Амортизаторы «Каяба» сделали поведение машины наиболее острым и спортивным.



Изделия СААЗ можно отличить только по маркировке: «Стандарт» – 39.2905006, «Идеал» – 391.2905006.

Штатные амортизаторы фирмы «Закс» хороши лишь при частичной нагрузке.



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ЗР*

	Курсовая устойчивость		Поведение при резких маневрах		Плавность хода		Скорость выполнения переставки, км/ч	Цена комплекта, руб.
	Нагрузка 2 чел.	Нагрузка 5 чел.	Нагрузка 2 чел.	Нагрузка 5 чел.	Нагрузка 2 чел.	Нагрузка 5 чел.		
СААЗ-Стандарт	7	6	8	9	9	8	68,0	4200
Sachs	8	8	8	6	7	7	67,8	13 200
Kayaba	9	8	10	10	6	7	69,3	10 000
СААЗ-Идеал	8	8	9	9	9	9	68,8	4200

**Экспертные оценки по 10-балльной шкале (8 баллов – норма) и замеры скорости выполнения переставки.*

Балованный подросток

Что получится, если к «Мини-Купер S» добавить пару дверей и 244 мм, выяснил Анатолий Фомин. Фото: Константин Якубов.

«Мини-Купер S Клабмен» – пятидверный хэтчбек с необычным расположением дверей: слева – одна, справа две, и еще две сзади. Во всем остальном автомобиль с длинной на 80 мм колесной базой – знакомый «Мини». Последний раз мы встречались недавно (ЗР, 2007, № [illegible]

РАЗМЕР НЕ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЯ

Буквой S еще во времена Джона Купера, который создавал спортивные версии первого «Мини», обозначали наиболее мощные из них. У этой 175-сильный мотор 1,6 л с непосредственным впрыском и турбонаддувом. Среди его достоинств высокая мощность и крутящий момент, неплохая экономичность и невысокая масса. Прежде самый мощный двигатель был оснащен приводным нагнетателем – к тому мотору «полагалась» [illegible] шестиступенчатая механическая коробка передач. После рестайлинга 2007 года автомобиль с литерой S доступен и с автоматической трансмиссией, поскольку место вариатора, ограниченного по величине передаваемого крутящего момента, занял гидромеханический автомат немецкой ZF.

Его настройкой, как и доводкой шасси, занимались специалисты БМВ, а они знают толк в скоростных поворотах. Так что гидромеханика это – не «вязко», это –

MINI COOPER S Clubman

Концерн БМВ возродил легендарный «Мини» в 2001 году. В 2004-м последовал легкий рестайлинг, в 2007-м – более основательный, а в конце года семейство пополнилось удлиненной версией «Клабмен».

- Двигатели: бензиновые 1,6 л (120 л.с.); с турбонаддувом 1,6 л (175 л.с.). Турбодизель 1,6 л (110 л.с.) в Россию не поставляют.
- Коробки передач: 6-ступенчатые механическая и гидромеханический автомат.
- Комплектации: MINI Cooper Clubman; MINI Cooper S Clubman.
- Цены в России: 787 500–1 490 000 руб. ($32 000–60 500).
- Цена тестового автомобиля: 1 414 000 руб. ($57 700)





плавно, но очень энергично. Резкое движение правой педалью всякий раз отзывается скрежетом шипованных покрышек по асфальту. Противобуксовочная система настроена не допускать лишь интенсивной пробуксовки, но выбросить «шприц» мелко наколотого льда – пожалуйста! Мощности двигателя хватает, чтобы провернуть зимние шины и на сухом асфальте, даже на третьей передаче. Это добавляет азарта, но шиповки на «Мини-Купер S Клабмен» едва ли протянут больше одной зимы.

Ожидания резвого старта вполне оправданны, а вот неординарной динамики на второй сотне нет. Для этого нужно сил 250. Впрочем, от «Мини» ждешь скорее живости, чем скорости, а ее хоть отбавляй! Опасения, что более эффективный, но инертный турбонаддув дурно повлияет на характер, не оправдались. Проблема запаздывания решена давно, а микроскопическую «турбоямку» коробка передач позволяет просто не замечать. Расход топлива в городе всецело зависит от вашего темперамента и умения. Я достиг уникального по широте диапазона: от 7 до 16 л/100 км! Хотите быть всегда первым и использовать всю мощность



Двойная дверь с правой стороны открывает гигантский проем.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MINI COOPER S CLUBMAN

Общие данные

Размеры, мм	
длина	3958
ширина	1683
высота	1432
колея спереди/сзади	
Объем багажника (VDA), л	260/930
База	
Снаряженная масса, кг	1230
Полная масса, кг	1715
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8
Максимальная скорость, км/ч	219
Топливо	АИ-91-98
Запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	5,4
городской цикл	9,8
смешанный цикл	7,0

Двигатель: бензиновый, P4, 1598 см³, 128 кВт/175 л.с. при 5500 об/мин, 240 (260*) Н·м при 1600–5000 об/мин

Трансмиссия переднеприводная, А6

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади многорычажная; рулевое управление – реечное, с электроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые спереди и дисковые сзади, шины 195/55 R16

**Кратковременный режим Overboost*

MINI COOPER S CLUBMAN – тот же «Мини», выросший на длину растопыренных пальцев. Немного спокойнее, чуточку практичнее.

(+) Отличное шасси, тяговитый и отзывчивый мотор, быстрый гидромеханический автомат, острое рулевое управление, отличная стабильность на траектории.

(–) Жесткая подвеска, малый дорожный просвет, небольшой багажник, неудобная посадка на заднем сиденье

Диапазон продольной регулировки передних сидений огромен. Даже двухметровому водителю комфортно.

Три подголовника предполагают пятиместную компоновку. Но автомобиль хоть и просторнее обычного – совсем не лимузин!

– готовьтесь заправляться через каждые 300 км. За городом 50-литровый бак (кстати, на 10 л больше, чем у обычного «Мини») нетрудно растянуть на 800 км.

Может, на этом «Мини» и надо ездить тихо-спокойно, как на стильных универсальчиках, которыми были его предки «Моррис-Мини Майнор Тревелер» и «Мини-Клабмен Истейт» в 1960-х? Но для такого стиля за те же деньги можно выбрать машину гораздо комфортнее!

«Мини-Купер S Клабмен» неплохо справляется лишь с незначительными дефектами покрытия. Выбоины, на которые большинство водителей не обращают внимания, он озвучивает неожиданно громко. За дробой подвески на асфальтовых волнах можно не опасаться, но профиль дороги автомобиль повторяет, как толкатель клапана кулачок распредвала. Лишние 80 мм базы не сделали машину заметно плавнее. Несмотря на короткие свесы, низкая «губа» переднего бамплера будет сгребать мало-мальски заметный снег.

Увеличенная база и длина сделали реакции «Мини» чуть менее резкими, однако сказать, что «Клабмен» остепенился – большое преувеличение. Он по-прежнему всегда готов к самым неожиданным маневрам.

МАЛ ЗОЛОТНИК...

Салон «Мини-Купера S Клабмен» официально для пятерых: сзади ремни и подголовники на троих. Но лимузинного комфорта не видать даже двоим, если водитель выше среднего роста. Ему придется опустить сиденье – хотя бы для того,

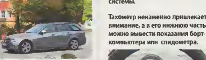
ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



BMW 135i

1 309 000 рублей (37 400 евро)

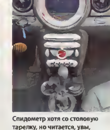
Компактное купе с элегантной внешностью и умопомрачительным мотором: запредельная динамика при приемлемых расходах. Практичности, впрочем, немного. ЗР, 2008, № 1.



MERCEDES-BENZ C180K

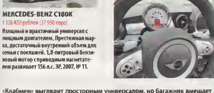
1 328 400 рублей (37 950 евро)

Изящный и практичный универсал с мощным двигателем. Престижная марка, достаточный внутренний объем для семьи с поклажей. 1,8-литровый бензиновый мотор с приводным нагнетателем развивает 156 л.с. ЗР, 2007, № 11.



Спидометр хотя со столовую тарелку, но читается, увы, неважно. Зато центральная часть отдана дисплею мультимедийной системы.

Тахометр неизменно привлекает внимание, а в его нижнюю часть можно вывести показания борткомпьютера или спидометра.



«Клабмен» выглядит просторным универсалом, но багажник вмещает лишь 260 л поклажи до уровня полки.



чтобы не подпирать опустившийся из-за двух люков в крыше потолок. Сзади стало ощутимо просторнее, но компоновка водительского места исходит из низкой посадки.

Обзорность хуже, чем у обычного «Мини». Двустворчатая задняя дверь с узеньким стеклом – не подарок, а просветы, которые очищают «дворники», разве что добавляют света в салоне хмурым зимним днем. Багажный отсек просторнее, но не надейтесь, что поместится хотя бы пара больших чемоданов, если не сложить спинки задних сидений.

И за это выложить миллион, а то и полтора! Дорого? Еще как! А что вы хотите от автомобиля, который при жизни стал иконой? На иконы молятся или коллекционируют – их размер значения не имеет...



Снежная королева

В семействе «Лады» прибавление: новорожденная «Приора»-хэтчбек вот-вот появится в продаже. Чем привлечет она покупателей, рассказывает Сергей Мишин.

Первой увидела свет «Приора»-седан – в России такие наиболее популярны и престижны. Следующая модель в семействе – пятидверный хэтчбек 2172, призванный заменить на конвейере «Ладу-112». Поначалу его планировали выпускать только в исполнении «люкс» – модификация 21723. (Тройка в индексе означает, что на машине установлен двигатель 21126 Евро III или Евро IV, с импортными поршнями, кольцами, ремнем и системой натяжения ГРМ.) Из «роскоши» – две подушки безопасности, кондиционер, ABS, парктроник и фонарики подсветки тротуара в передних дверях. Противоугонная система АПС-6, перекочевавшая сюда с «Калины», будет напоминать не только о забытом в замке зажигания ключе, но и о включенных «габаритах». Традиционно для вазовских «люксов» – литые колеса, противотуманные фары, вставки в дверных обивках, сиденья, обтянутые велюром (передние – с электроподогревом).

Но при подготовке машины к производству вспомнили о менее состоятельных покупателях – для них предусмотрели вариант попроще. Только список опций до сих пор окончательно не определен, поэтому здесь поговорим о «люксе».

Серебристый цвет машине к лицу. Даже название этого солидного колера «снежная королева» (ему, кстати, около двадцати лет) подходит новинке как нельзя лучше.

Передняя часть – как у любой «Приоры», а вот задок, естественно, скроен по-новому – более лаконичен, чем у «Лады-112», хотя и не сверхмодный. Сзади машина кажется заметно шире «двенадцатой». Зрительный эффект дает стекло пятой двери – во всю ее ширину, без видимой рамки. Отыграно всего-то по сантиметру с каждой стороны, а выглядит благороднее.

Боковина кузова с треугольным задним окошком, как и у седана, скроена цельной. Стык крыши и боковины прикрыт декоративной полоской, как на «калинах» и седанах «Приора». Задняя арка не скрывает колесо, а спойлер, образованный изгибом пятой двери, помогает оторвать сбегающий поток воздуха, улучшая аэродинамику. Хэтчбеку пришлись впору фонари от седана, так что взаимозаменяемость светотехники здесь полная. Багажник, как и у «Лады-112», открывается ключом снаружи или кнопкой из салона, а в нише номерного знака есть углубление для руки. Правда, внутренней рукоятки нет – в слякоть, не измазавшись, не закроешь. Заднее сиденье, как

LADA PRIORA

Вторая модель «Приоры», первая – седан, появился в продаже весной прошлого года.

- **Двигатель: бензиновый 1,6 л (98 л. с.).**
- **Коробка передач: механическая 5-ступенчатая.**
- **Комплектации: люкс, другие уточняются.**
- **Цена: ориентировочно от 290–300 тыс. руб.**

– чрезмерная легкость может навредить. Подвеска, как и на седане, довольно плотная, эффективно отрабатывает неровности, но не жесткая, и в целом машина воспринимается комфортной.

Взглянув во внутреннее зеркало, замечаешь, что обзорность существенно ограничена нижней кромкой заднего стекла, которая здесь гораздо выше, чем у «двенадцатой». К тому же крупные подголовники «зажимают» панораму. В наружные зеркала, кстати, все просматривается хорошо. Новичку на тесной парковке поможет парктроник. Он начинает попискивать за полтора метра до препятствия, уменьшая паузу по мере приближения к препятствию. А за 50–70 сантиметров пищит уже непрерывно. Великоват запас, но ремонт бампера сулит куда большие неудобства!

Разогнавшись на заснеженной дороге, жму на тормоз – раздается стрекот ABS, а педаль становится упругой. Даже на обледенелой дороге интенсивность замедления довольно высокая – такой вряд ли добьется среднестатистический



Хороши противотуманки, только если дороги посыпать песком со щебнем – иедолог их век.

Подсветка тротуара покажет, куда наступать не следует, а куда безопасно.



на «ладах-111» и «112», разделенное в отношении 1:2. А вот потолок в задней части показался мне чуть ниже, чем в «двенадцатом» хэтчбеке: высоким пассажирам здесь будет не очень уютно.

В движении «Приора» создает приятное впечатление. Мотор легко разгоняет машину, не выказывая явного предпочтения какому-либо диапазону оборотов. Разве что на высоких едет чуть живее.

Руль хоть и довольно четкий, по современным меркам «длинноват» – более четырех оборотов от упора до упора. Легкий на небольшой скорости, он плавно тяжелеет с ее увеличением. А уже с 70–80 км/ч усилитель, похоже, и вовсе отключается. Впрочем, на такой скорости он и не нужен





«ПРИОРА»-ХЭТЧБЕК – вполне современный автомобиль. Ладно скроенный, не чуждый инновационным техническим решениям, он наверняка найдет своего покупателя.

(+) Обновленная внешность, современный уровень технической оснащенности, светотехника унифицирована с седаном.

(–) На заднем сиденье тесновато, ограниченная обзорность через заднее стекло, нет ручки закрывания пятой двери.

Скоба замка пятой двери в нише не препятствует погрузке-выгрузке багажа волоком.



Резиновые буферы двери задка не дадут стучать железу по железу.

водитель без электронного помощника. Отрадно, что автомобиль при торможении сохраняет курс и остается управляемым. Для повторного торможения выбираю самые сложные условия – одну сторону машины пускаю по чистому асфальту, вторую – вперемешку с большими пятнами льда. «Приора» тормозит, ориентируясь на покрытие – на ледяных проплешинах замедление падает, на асфальте резко усиливается. При этом машина по-прежнему идет ровно.

Климатическая установка – не верх совершенства. Подогревает воздух автоматически, но чтобы его остудить, кондиционер придется включить самому, кнопкой. Впрочем, органы управления климатом оставляют приятное впечатление – удобны и вполне понятны. Смеркается. С удовольствием отмечаю, что подсветка приборов, клавиш и кнопочек, включая кондиционер, – спокойного светло-зеленого цвета. В дальней дороге он не утомляет глаза и не отвлекает внимания от дороги.

Включаю противотуманки: светят правильно – широким лучком, хорошо освещая обочины. Если дополнить ими ближний или дальний свет, то никакого «ксенона» не надо. Короткая поездка заканчивается, с «Приорой» пора прощаться. Открываю водительскую дверь – и из фонаря, встроенного в нее, на дорожное полотно падает пятно света – совсем не лишняя опция на наших не блещущих чистотой дорогах.

Точная цена машины пока неизвестна, но предположительно будет близка к той, что у седана. Естественно, за опции (подушки безопасности, климатическую установку, ABS и прочие приметы «роскоши») придется доплачивать.

Да, уровень автомобиля вполне достойный, так и вертится на языке – под цвет кузова, «королевский». Только бы не превратилась конвейерная «снежная королева» в Деда Мороза с мешком «подарков». □

LADA PRIORA (ВАЗ-21723)

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4240
ширина	1680
высота	1435
база	2492
колея спереди/сзади	1410/1380
Дорожный просвет	135
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная масса, кг	1088
Полная масса, кг	1578
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5
Максимальная скорость, км/ч	183
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	43
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	9,8
загородный цикл	5,6
смешанный цикл	7,2

Двигатель бензиновый, P4, 16 клапанов, 1,6 л, 72 кВт/81 л.с. при 5600 об/мин, 145 Н·м при 4000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, M5

Ходовая часть: подвеска спереди типа «Мак-Ферсон»; сзади – упругая балка, рулевое управление – реечное, с электроусилителем, тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины 185/65R14, 185/60R14

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



CHERY AMULET

242-289 тыс. руб.

Ранний «китаец», и этим пока все сказано. По потребительским свойствам неровен, но своих денег, видимо, стоит. В основе автомобиля – Seat Toledo 1991 года. Производится в КНР с 1999 г., пережил несколько модернизаций – последний в 2003 г.

ЗР, 2007, №4



HYUNDAI ACCENT

294-357 тыс. руб.

Пользуется заслуженным спросом благодаря сбалансированным потребительским свойствам. Машины нынешнего поколения производили в Корее в 1999–2005 гг. С 2002 года выпускают на Таганрогском автозаводе только с кузовом седан. В 2003 году проведен рестайлинг.

ЗР, 2007, №3



Чтобы просто и недорого

Большинство покупателей «Дэу-Матиз» руководствуются именно этими соображениями. Выбрать подходящую комплектацию поможет Максим Сачков. Фото: Георгий Садков.



Как ведет себя «Матиз» на дороге?

Один из самых серьезных недостатков маленького «Дэу» – слабенькая и некомфортная подвеска. Она жестко передает даже самые мелкие неровности, а более крупные ямки и кочки отзываются характерным пробоем. Обычно с этими звуками появляются и вмятины на нежных стальных колесах. Кстати, не спасают и легкосплавные – они жестче «штамповки», поэтому от ударов часто страдают еще и узкие шины. Идеальная среда обитания «Матиза» – мегаполисы с ровными улицами, а комфортная скорость – не более 100 км/ч. Дальше в салон настойчиво пробивается шум мотора, машинка начинает неприятно раскачиваться от порыва ветра или колейности. В поворотах на неровной дороге появляется диагональная раскачка – расслабишься, и Матиз» тут же соскочит с намеченной траектории.

Хватает ли 0,8-литрового двигателя?

Смотря что от него требовать. В городской толчее, где транспорт порой идет не быстрее пешеходов, большего не надо. Хотя маленький объем безусловно сказывается, например, когда автомобиль берет на борт пассажиров или груз, заметно отнимает силы кондиционер. Если хотите путешествовать (даже в пределах области), лучше отдать предпочтение литровому мотору. Помимо прочего, у более мощного 4-цилиндрового двигателя меньше вибрации, да и «разговаривает» он тише 3-цилиндрового 0,8-литрового.

Стоит ли покупать «Матиз» в качестве первого автомобиля?

Многие именно так и поступают. Кто-то из-за неприхотливых черных бамперов, не боящихся царапин, берет самую простую комплектацию, другие предпочитают учиться на автомате. У машинки вполне пристойная динамика, неплохие тормоза, понятные органы управления. Благодаря скромным габаритам начинающий водитель быстрее осваивает жизненно необходимые в городе маневры: например, разворот и парковку на тесных улочках, а неплохая обзорность добавит уверенности в плотном потоке.

А как насчет пассивной безопасности?

Тут «Матиз» уступает многим современным моделям. Даже в дорогих комплектациях на машины «УзДэу» не устанавливают ни подушек, ни электронных систем, спасающих от дорожных коллизий. Кроме того, на втором ряду сидений нет подголовников, удерживающих шеи пассажиров при ударе сзади. Правда, кузов, несмотря на свои невеликие размеры, неплохо держит удар. Но возможности его, к сожалению, не безграничны (ЗР, 2004, № 11). Производителю стоит задуматься о минимальном наборе защитных средств. Тем более что в Европу поставляли «матизы» (не путать с новой одноименной моделью для европейского рынка, которую у нас продают как «Шевроле-Спарк») и с подушками, и с ABS.

ВЫБОР ЗА ВАМИ

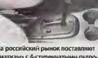
Семейство несправедливо называть куцым, даже если кузов всего один. Помимо множества ярких цветов, нескольких силовых агрегатов, «Матиз» можно купить в разных комплектациях.

Версия STD – подарок невзыскательным и практичным. Некрашеные бамперы, скромная обивка дверей, никаких электроприводов, недорогие шины «Кумхо» размерностью 145/70R13. Производители посчитали, что музыка должна звучать даже в таком автомобиле, но любимые песни придется искать только на радиоволнах. Тем, кого это не устраивает, дилеры помогут заменить радиоприемник на CD-ресивер. Захотите сделать это своими силами – не забудьте купить переходник, чтобы закрепить устройство на штатном месте. Как опцию предлагают кондиционер – доплата за него, по нынешним меркам, небольшая и, что немаловажно, адекватная цене автомобиля.





Салоны в комплектациях STD, DLX и «Бест» отличаются лишь обивками дверей и сидений.



На российский рынок поставляют «матизы» с 4-ступенчатыми гидромеханическими автоматами.

Пятиступенчатые механические коробки стыкуют и с литровыми моторами, и с агрегатами 0,8 л.



Выключатель противотуманных фар расположен на подрулевом рычажке.





Положение фар «Матиза» изменяет электрокорректор.

Едва взглянув на щиток приборов, можно определить, сколько стоит автомобиль. Но придраться не к чему – нужные указатели и лампочки на своих местах.

Желающие ездить с комфортом выбирают версию DLX. За довесок в 30 тыс. рублей получаете пару электрических стеклоподъемников, центральный замок, гидроусилитель руля, шины «Континенталь» 155/65R13, а также рычажок для дистанционного отпирания двери задка. Кондиционер опять же за дополнительную плату, зато стекла в этом исполнении атермальные, чтобы салон меньше нагревался на солнце. В числе опций – релинги для крепления багажника на крыше и легкосплавные диски. А помимо радиопрограмм можно слушать записи на разных музы-

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ И ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Работа и запчасти	Стоимость, руб.
ТО-1 (2 тыс. км)*	1500
ТО-2 (10 тыс. км)*	1800
ТО-3 (20 тыс. км)*	2400
ТО-4 (30 тыс. км)*	1900
ТО-5 (40 тыс. км)*	3500
Стекло ветровое	4000
Фара	3000
Крыло переднее	2500
Капот	3500
Дверь передняя	5000
Тормозные колодки передние (комплект)	750
Наконечник рулевой	700
Бампер передний в сборе	2000
Фильтр топливный/масляный/воздушный	350/150/300

* – без расходных материалов.



«Матиз», как и многие автомобили этого класса, не балует разнообразием кузовов – небольшие внешние отличия вроде молдингов и окрашенных бамперов не в счет. При скромных габаритах (длина/ширина/высота – 3497/1495/1485 мм) «Матиз» довольно вместителен. В салоне вполне комфортно четверым (не гигантам), а при необходимости ненадолго поместится и пятый. Правда, пассажирский отсек поджал багажник – всего 155 л, зато он очень удобен: практически прямоугольной формы. Скромный полезный объем оправдывает и полноценная запаска под полом. Спинка заднего сиденья складывается целиком, увеличивая грузовой отсек почти втрое.



КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И ЦЕНЫ НА РАЗНЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ

	STD	DLX	BEST
0,8 МКП 51 л. с., 17,0 с, 144 км/ч, 6,1 л/100 км	185 тыс. руб.	226 тыс. руб	
0,8 АКП 51 л. с., 18,5 с, 135 км/ч, н. д	–	249 тыс. руб	
1,0 МКП 64 л. с., 15,2 с, 156 км/ч, 6,6 л/100 км	–	–	244 тыс. руб

* Расход топлива при 90 км/ч

кальных носителях. Большинство «матизов» сейчас комплектуют CD-ресиверами со съемной панелью. Они позволяют слушать диски формата MP3, хотя не исключено, что поладется машина со встроенной кассетной магнитолой.

В этой комплектации «матизы» щеголяют бамперами в цвет кузова. Выглядит привлекательно, но непрактично для городской машинки, которой постоянно приходится ловить миллиметры на парковках. Будьте аккуратны – устранить царапину (читай – окрасить бамлер) встанет в большие деньги. Зато у версии DLX есть еще одно весомое достоинство – возможность заказать «Матиз» с автоматом. Кстати, это самая доступная на рынке машина с двумя педалями.



Формально «Матиз» – пятиместный, но на заднем сиденье лучше ехать вдвоем. Тем более что для центрального пассажира предусмотрен лишь поясной ремень безопасности.



Четырехцилиндровый мотор объемом 1,0 л тише и мощнее «трешки». А расход топлива на некоторых режимах у него даже ниже, чем у 0,8-литрового агрегата.



С трехцилиндровым 800-кубовым двигателем мощностью 51 л.с. «Матиз» едет довольно шустро, будь он с механической коробкой или с автоматом.

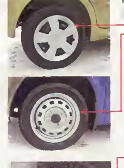
На описанные выше «матизы» устанавливают бензиновый двигатель объемом 0,8 л. Если смущает столь крохотный агрегат, выбирайте модификацию с литровым мотором – версия «Бест» (Best). Яркие внешние отличия – серебристые бамперы и молдинги на дверях. Кроме того, есть противотуманные фары. Оригинальные черты проглядывают и в салоне, например, веселенькая обивка или электростеклоподъемники на всех дверях. И где еще вы увидите только одно (правое) зеркало с электроприводом? Впрочем, многие до него и так дотянутся, даже не вставая с кресла. Опции у «бестов» те же, что и у 800-кубовых модификаций, а вот «автоматизировать» нельзя – литровый мотор в тесном подкапотном пространстве уживается только с механикой.

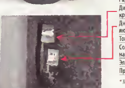
Если желаете сэкономить, будьте готовы объездить не один салон в поисках полюбившейся комплектации или цвета. Дилеры частенько щедро фаршируют машины дополнительным оборудованием, серьезно увеличивающим изначально невысокую стоимость. Хотя кое-что поставить у дилера все-таки придется – например, недорогую сигнализацию или защиту картера. У «Матиза» хоть и короток передний свес, но мал дорожный просвет – в наших условиях лучше подстраховаться.

Цены на обслуживание и запчасти вполне терпимые, при этом серьезных проблем в эксплуатации «Матиз» обычно не доставляет. Заводскую гарантию недавно увеличили – теперь эти показатели не стыдно произносить вслух: 2 года или 50 тыс. км. Некоторые дилеры обещают и более сладкую жизнь, правда, обязывая владельцев выполнять собственные требования по обслуживанию, которые обходятся дороже рекомендованных производителем.

Помимо причин, вынесенных в заголовок, для покупки «Матиза», несомненно, существуют и другие. Вы тоже так думаете? Удачной вам покупки! □

Автомобили предоставил «Автоград на Варшавке».

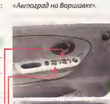


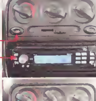


КОМПЛЕКТАЦИИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

	STD	DLX	BEST
Колпаки на колесах	–	+	+
13-дюймовые стальные диски	+	+	+
13-дюймовые легкосплавные диски	–	8000*	8000*
Дуги на крыше	–		
Центральный замок	–	+	+
Электростеклоподъемники передних дверей	–	+	+
Электростеклоподъемники задних дверей	–	–	+
Электропривод правого зеркала	–	–	+
Кондиционер	13 000	13 000	13 000
Гидроусилитель руля	–	+	+
CD-проигрыватель	–	+	+
Радиоприемник	+	–	–
Дистанционное открывание крышки багажника	–	+	+
Дистанционное открывание лючка бензобака	+	+	+
Тонированные стекла	–	+	+
Солнцезащитная полоса на ветровом стекле	–	+	+
Электрокорректор фар	+	+	+
Противотуманные фары	–	–	+

** Только при заказе кондиционера.*









Большая мечта

Заветная мечта американцев – много работать и стать богатыми. Например, для того чтобы ездить на больших и дорогих автомобилях. Эту логику пытался понять Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев

Мы похожи на американцев: тоже не прочь стать богатыми. Правда, при этом не всегда горим желанием работать. А еще многие наши сограждане также любят большие и дорогие автомобили «Инфинити-QX56» для таких – самая что ни на есть заветная мечта.

Размеры вседорожника впечатлят даже уравновешенных людей. Мы с коллегой ухитрились потерять друг друга, пока осматривали автомобиль. Верное все-таки имя – эта машина действительно бесконечна.

Таким же «Инфинити» кажется, когда усаживаешься за руль. За спиной еще два ряда сидений, причем с широкими проходами, а впереди – широкий и длинный нос, скрывающий от водителя много интересного. Попробовал задрать кресло повыше – не помогло. Американскому фермеру, наверное, можно и на километр вперед ничего не видеть. А мне приходится ловить миллиметры, выбираясь с тесной стоянки. Правда, радиус поворота для такой махины довольно скромен (6,2 м), а большие зеркала, парктроники и камера заднего вида – хорошие помощники в этом деле. Однако за рулем сожалеешь, что камера не смотрит на все четыре стороны. Все-таки любовь к большим автомобилям зла!

Натерпелся и проголодался. Для любителей фаст-фуда

Несмотря на большой дорожный просвет (по данным производителя – 270 мм) и понижающую передачу, испытывать «Инфинити-QX56» серьезным бездорожьем не стоит – жалко дорогие крашеные бамперы и блестящие подножки.



Второй ряд для важных персон – индивидуальные сиденья с подлокотниками и обогревом. На «галерке» втроем тесно, да и садиться туда людям высокого роста не стоит.

Пассажиры второго ряда не ущемлены ни в чем – раздельный климат-контроль, CD- и DVD-проигрыватель с 8-дюймовым монитором.

INFINITI QX56

Вседорожник класса люкс выпускают в США с 2004 года. На местном рынке продают две модификации – с приводом на задние и на все колеса. В Россию официально поставляют только полноприводные версии.

- **Двигатель: бензиновый 5,6 л (325 л.с.).**
- **Коробка передач: 5-ступенчатая автоматическая.**
- **Комплектация: базовая.**
- **Цена в России: 2 489 тыс. руб. ($101 000).**

в «Инфинити» есть все – подстаканники для кофе и большой столик для сэндвичей между сиденьями. Не хватало лишь пожелания приятного аппетита на центральном дисплее. Шутка, конечно, а вот отопитель хотелось бы более серьезный. Огромный салон прогрелся лишь спустя 20 минут после старта, причем все это время мы двигались, а не стояли. Правда, совсем окоченеть не давали сиденья и руль с подогревом. Иных поводов упрекнуть климатическую установку не представилось.

После обеда тянет поспать – по-домашнему удобные сиденья с подлокотниками уж больно располагают к релаксации. Но время поджимает – пора в редакцию. Кажется, я начинаю понимать, почему американцы любят такие автомобили. Простите за банальность, но он действительно плывет над дорогой, задерживая все неровности в недрах подвески. Коробка сглаживает переключения, стрелка тахометра не поднимается выше 2 тыс., не давая двигателю повысить голос. Только зимние шины, убаюкивая, шуршат по асфальту. Эту идиллию нарушает лишь непослушная педаль акселератора. Пока нога с ней не подружилась, автомобиль резко срывал с места и дергал в пробках.

Но вряд ли спокойный характер машины придется по душе русскому, любящему быструю езду. Нажал на газ – ого! Схожие ощущения испытываешь, когда тяжелый самолет разгоняется по полосе. Чтобы не взлететь, убрал форсаж – все-таки мы не на аэродроме, а на дороге общего пользования. Да и останавливается QX56 почти так же неохотно, как крылатая птица.

Отточенной управляемостью «Инфинити» тоже не выделяется – рулю не хватает информативности, на движения штурвалом вседорожник реагирует с запаздываниями, в поворотах ощутимо кренится. При изменении траектории следить приходится не только за машиной, но и за собственным телом – слабые боковые поддержки не могут удержать его на скользком кожаном сиденье.



INFINITI QX56 – автомобиль, сделанный японскими инженерами по американскому заказу в согласии с российскими мечтами.

(+) Отменная динамика, хорошая плавность хода, удобные органы управления.

(–) Посредственная обзорность, недостаточно цепкие тормоза, большие крены и невнятное рулевое управление.

Салон «Инфинити» не выделяется интересными дизайнерскими находками, но дорогие материалы и точная подгонка деталей не оставляют сомнений – вы за рулем престижного автомобиля.





Пятиступенчатая коробка готова работать как в автоматическом, так и в ручном режиме. А щелкнув переключателем на центральной консоли, водитель может сделать машину заднеили полноприводной, включить понижающую передачу или доверить электронике распределять крутящий момент по осям.

Кнопками слева от руля можно открыть и закрыть багажник, отворить форточки на третьем ряду и даже отрегулировать в продольном направлении педальный узел.



Зато хайвеи для «Инфинити» – родная стихия. Автомобиль плавно покачивается на дорожных волнах, а о разрешенных 110 км/ч напоминает лишь спокойный диалог шин и двигателя, который не мешает слушать тихую музыку. Кстати, аудиосистема сама регулирует громкость в зависимости от скорости.

Теперь я понимаю, почему у нас любят такие автомобили. Дело не только в комфорте, но и в отношении окружающих. Едущие впереди дисциплинированно уходят в свободный правый ряд, и сзади никто истерично не сигналит фарами. Такое чувство, что находишься в цивилизованной стране, где на дорогах главенствуют четкие правила и жестокие штрафы.

Мечтаю ли я об «Инфинити»? Пожалуй, нет: уж больно велик для тесного мегаполиса. Хотя не буду скрывать: общение с QX56 доставило мне удовольствие. Так хочется, чтобы окружающие на дороге относились друг к другу с уважением, притом независимо от стоимости и размера автомобиля. Скорее уж это моя большая мечта. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
INFINITI QX56

Общие данные

Размеры, мм	
длина	5255
ширина	2015
высота	1998
база	3130
колея спереди	1715
сзади	1715
Снаряженная масса, кг	2754
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,8
Максимальная скорость, км/ч	203
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	105
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	11,5
городской цикл	21,9
смешанный цикл	15,3

Двигатель: бензиновый, V8, 32 клапана, 5,6 л, 239 кВт/325 л.с при 5200 об/мин, 533 Н·м при 3400 об/мин

Трансмиссия: полноприводная; A5

Ходовая часть: подвеска спереди – на двойных поперечных рычагах, сзади – многорычажная, рулевое управление – реечное с гидроусилителем, тормоза – спереди и сзади дисковые вентилируемые, шины 275/60R20.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



TOYOTA LAND CRUISER 200

от 2 200 000 руб

Большой вседорожник, пришедший на смену модели с индексом 100, как и «Инфинити», располагает тремя рядами сидений, но немного уступает по внешним и внутренним размерам.
(ЗР, 2008, № 2)



PORSCHE CAYENNE

от 2 338 000 руб

Отличное универсальное средство для покорения асфальтовых просторов и бездорожья. Заметно меньше «Инфинити». В модельном ряду есть более дорогие и мощные версии – S, Turbo, GTS
(ЗР, 2008, № 1)







от 354 900 руб.



Доступный автомобиль для тех, кто ценит качество и комфорт.

Просторный салон и высокое качество исполнения в сочетании с крайне привлекательной ценой - вот причина, по которой стоит выбрать BYD F3. Прибавьте к этому список дополнительного оборудования из более чем 40 пунктов, среди которых подушки безопасности, системы ABS и EBD, климат-контроль, магнитола с CD-чейнджером, мультифункциональное рулевое колесо, кожаная отделка салона... Теперь Вам не нужно отказываться даже от самых изысканных опций - они все вам по карману.

Характеристики BYD F3

Тип двигателя	Mitsubishi 1,6i, Аи92
Расход топлива, л/100км	6,3
Мощность, л.с.	100
Тип трансмиссии	5-ступ. МКПП
Привод	Передний
Длина, мм	4533
Ширина, мм	1705
Высота, мм	1490

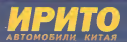
СКОРО В ПРОДАЖЕ!

F3-R

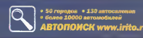
от 349 500 руб.

Пятидверная версия бестселлера BYD F3.
Еще больше практичности, больше пространства, больше удовольствия от поездки.
Вместительность автомобиля имеет для вас решающее значение?
Тогда выберите F3-R – доступный и надежный хэтчбэк.

Москва Ирито-Центр на Тульской (495) 739-49-93 • Ирито-Север на Войковской (495) 956-60-60 • АвтоКей (495) 101-4-101 • Автоград на Варшавке (495) 995-90-08 • Автогермес на Волгоградском пр-те (495) 737-72-72 • Альянс Моторс (495) 580-83-58 • Зенит Авто (495) 231-21-62 • Автоцентр на Юго-Западе (495) 234-94-04 • РОСТОКИНО-АВТО (495) 9-333-444 • Ти рэкс моторс (495) 101-30-61 **М.О. Раменский р-н** Ирито- Раменское (495)221-77-32 **М.О. г.Коломна** ББ-Моторс (4966) 15-65-19 **Архангельск** Ирито-Авто-Архангельск (8182) 213-608 **Барнаул** Автосалон "Премьер" 3852) 36-10-53 **Великий Новгород** Альянс (8162) 73-70-31 **Волгоград** Вираж (8442) 27-57-57 **Воронеж** "Еврокар" (4732) 424-505 **Екатеринбург** Евроцентр АвтоБизнес (343) 332-44-00 • Лада-Березовский (343) 375-37-75 **Йошкар-Ола** Кондор Авто (8362) 427-299 **Казань** Ирито-Авто-Казань (843) 278-11-48 • Автохауз Риф Эль (843) 527- 99-88 **Киров** Престиж-авто (8332) 70-42-45 **Липецк** Клаксон-Авто (4742) 27-33-33 • СПК-НН (8312) 66-66-69 **Оренбург** РеалАвто (3532) 75-19-20 **Пенза** Автосалон "Мэйджор" (8412) 54-79-78 **Ростов-на-Дону** Ирито-Авто-Ростов (863) 2-301-400 • АвтоЛидер (863) 230-99-00 **Самара** Бизнес-Авто (846) 992-63-46 **Сургут** Сургут Автоград (3462) 52-88-56 **Санкт Петербург** ИРИТО-Авто-Санкт-Петербург (812) 332-17-17 • Экспо Кар (812) 334-0-334 • Элан-Моторс СПБ (812) 331-90-00 • Балтик Авто (812) 269-36-77 • Гриффин-Автосервис (812) 441-39-39 **Тула** Тулаавтосервис (4872) 24-00-01 **Тюмень** УГА-АВТО (3452) 300-900 **Ульяновск** Автоцентр "ВИРАЖ" (8422) 65-38-65 **Уфа** Дом Техники (347) 292-18-59 • "Автоцентр Сота-Карт" (3472) 257-77-75 **Энгельс** ЭРТКЦ ГАЗ АТО (8453) 72-55-21 **Ижевск** "Ленд- Моторс" (3412) 45-55-55 • **Тольятти** "Авто-Комплект" (8482) 97-00-97 • Автоцентр"Викинги" (8482) 97-39-39 • "Авто-трейд" (8482) 70-65-08







Реклама. Товар сертифицирован.

Указана минимальная цена базовой комплектации для Москвы. Цена не включает стоимость доставки автомобилей в регионы.

В поисках жемчужины

Бюджетный седан – это судьба: непрестижен, но обязан быть практичным. Недорогой автомобиль для повседневных нужд выбирал Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков.



LADA PRIORA
1,6 л, 98 л.с., механическая коробка передач, комплектация «Норма», 282 500 руб.

GEELY OTAKA
1,5 л, 94 л.с., механическая коробка передач, комплектация МТ-3, 323 700 руб.

LIFAN BREEZ
1,6 л, 116 л.с., механическая коробка передач, комплектация 1,6 DX, 342 070 руб.

FIAT ALBEA
1,4 л, 77 л.с., механическая коробка передач, комплектация Comfort, 382 000 руб.

HYUNDAI ACCENT
1,5 л, 102 л.с., автоматическая коробка передач, комплектация AT-5, 386 700 руб.

GEELY OTAKA

Сочетание солидного передка с пропорциями компактной машины немного комичное, но в пределах приличий.

Автомобиль из КНР с лета 2007 года собирают на заводе АМУР в Новоуральске.

- **Двигатель:** бензиновый 1,5 л (94 л.с.)
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** МТ-1, МТ-2, МТ-3.
- **Цена:** 291 500–323 700 руб.



Попытка сделать солидный автомобиль – налицо. Пожалуй, это лучше, чем иные авангардистские решения.

Едва ли эти машины станут чьей-то мечтой. Скорее – разумным выбором между приемлемой внешностью, ходовыми качествами, ценой, оснащенностью.

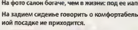


О-ТА-КУЙ!

Как лодку назовете, так она и поплывет… Впрочем, иногда важнее запоминаемость, чем благозвучие. На Украине аналогичный автомобиль, собранный на Кременчугском заводе, носит индекс СК. Машина из Новоуральска практически ничем не отличается от кременчугской.

На первый взгляд «Джили-Отака» смотрится выигрышно, несмотря на «радикально черный» цвет. Страсть соотечественников к нему логического объяснения не находит. Решетка и фары «Джили» с претензией на некий более солидный и известный автомобиль, потому черный цвет не выглядит гротеском. Впрочем, после мойки солидность улетучивается, поскольку «мерседесовские» фары наглухо запотевают и полностью отходят только после продолжительной работы в режиме дальнего света. Заливная горловина бензобака категорически не приемлет





Мягкие приборы в неглубоких колодцах достаточно информативны, но выглядят дешево.

Перчаточный ящик слишком тесен для карты или атласа.

На фото салон богаче, чем в жизни: под ее напором бежевые обивки очень быстро теряют нарядный вид.

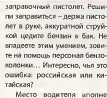


На заднем сиденье говорить о комфортабельной посадке не приходится.

Средних размеров багажник с выступающими внутрь петлями оказался аутсайдером теста.

Запотевшие после мойки фары – свидетельство негерметичности.

Горловина бака слишком изогнута, чтобы туда нормально входил пистолет, поэтому заправка «с отсечкой» невозможна.



Общая оценка

6,7

GEELY OTAKA – тесен, не блещет качеством сборки. Прилично разгоняется, но крайне ненадежно ведет себя на дороге. Выглядит лучше, чем едет.

+ Богатая оснащенность, хорошая динамика разгона, тяговитый мотор.

– Тесный салон, неудобное заднее сиденье, посредственная система отопления, вялые тормоза, неотлаженная работа ABS, нечеткий руль, отвратительная работа гидроусилителя.

заправочный пистолет. Решили заправиться – держа пистолет в руке, аккуратной струйкой цедите бензин в бак. Не владеете этим умением, зовите на помощь персонал бензоколонки… Интересно, чья это ошибка: российская или китайская?

Место водителя вполне приемлемо для человека среднего роста. Подушка регулируется по высоте и углу наклона, диапазон продольной регулировки достаточен худощавому водителю ростом до 185 см. Рослый или полный пожалуется на широкую консоль, нависающую крышу и маленький дверной проем. Мощная, расширяющаяся книзу средняя стойка кузова изрядно затрудняет посадку, но, хочется верить, способствует пассивной безопасности.

Задним пассажирам куда хуже – стремясь освободить пространство, подушку опустили почти до пола и предельно уменьшили. Формально взрослый человек даже выше среднего уместится, не упершись в потолок, но просидеть на узенькой низкой лавочке больше получаса – удовольствие ниже среднего. Удобно разве что ребенку лет 7–8, но ему ведь полагается детское кресло… Багажник самый скромный в тесте, зато с широким проемом. В минусе – выступающие петли и неразъемная спинка заднего сиденья.

Диапазон регулировки руля хочется расширить вверх – баранка перекрывает приборы. Сигнал левого поворота на щитке не работает, видимо, нет контакта или перегорела лампа.

На ходу «Отака» шустра и довольно шумна. Длинный рычаг переключения передач – с огромным продольным ходом, но работает четко. Несмотря на растянутые передаточные числа, автомобиль хорошо разгоняется даже с низких оборотов. В технической характеристике удалось найти

LIFAN BREEZ

«Лифан» не слишком пропорционален, а его внешность не вызывает эмоций.

Автомобиль появился на отечественном рынке в сентябре 2007 года Собран на заводе «Дервейс» в Черкесске.

- **Двигатель:** бензиновые 1,3; 1,6 л (88, 106 и 116 л.с.).
- **Коробки передач:** механическая 5-ступенчатая
- **Комплектации:** DX, CX, LX, EX.
- **Цена:** 273 500–342 070 руб.



Это дорестайлинговый автомобиль, о чем говорит рисунок задних фонарей.

забытый ныне параметр: «Скорость минимально устойчивого движения на IV передаче – 25 км/ч». Похоже на правду. Не порадовал педальный узел – водитель с размером ноги больше 44 или в зимних ботинках обречен наступать на две педали сразу.

Показав приемлемые динамические качества, «Отака» разочаровала управляемостью. Энергоемкая и жесткая подвеска неплохо глотает дорожные ухабы, но неважно ведет себя в поворотах. Крены и запаздывания велики, не соответствуют первому впечатлению «легкого» автомобиля. Свою лепту в небезупречное поведение «Отаки» вносят причуды гидроусилителя. Помимо ощущения «пустого» руля на прямой, он по-разному действует при повороте влево и вправо и пугающе «закусывает» при быстрых маневрах. В довершение ко всему при сборке неправильно установлено рулевое колесо – при движении прямо оно повернуто градусов на 30. Неприятно «вязкая» педаль тормоза с большим усилием и неожиданное срабатывание ABS довершили оценку ходовых качеств: для современного автомобиля – неприемлемо.



Панель приборов напоминает «опелевскую» и соответствует общему уровню отделки.

Мелкий узкий ящик годится только для перчаток или компакт-дисков.

Обновленный интерьер выглядит добротней и богаче.

Просторное заднее сиденье с интегрированными подголовниками на двоих. Центральный ремень безопасности – поясной.

Чемпионский багажник с первого взгляда таковым и не назовешь. Единственное замечание – необходимо увеличить угол открывания крышки.



«Бриз» с более модными фонарями скоро поступит в продажу.



Общая оценка 7,1

LIFAN BREEZ – пока «сыроват» и неуверенно стоит на дороге, но при тщательной доводке есть шансы получить приличный автомобиль.

+ Просторный салон, огромный багажник, богатое оснащение, хорошая динамика разгона.

– Неудобные передние сиденья, противоречивые настройки передней и задней подвесок, шумный мотор со слабой тягой на низких оборотах.

Добавила отрицательных впечатлений невнятная вентиляция: поначалу в машине было просто холодно. Когда кран печки под капотом повернули в нужное положение, салон худо-бедно стал прогреваться. Но вентилятор еще долго шумел, стараясь восстановить прозрачность ветрового стекла в машине со свежевымытыми ковриками.

С такими данными «отакуй» не «отакуй»... Даже две подушки безопасности и ABS не в состоянии изменить отношение к машине.

ОЛИФАНТ

Конечно, это не фантастический слон, но весьма любопытный автомобиль – «Лифан-Бриз». Несколько кургузый, он все же воспринимается вполне адекватно, а в черном (!) цвете кажется гораздо меньше, чем есть. Сдвинутая вперед средняя стойка кузова разделяет салон практически пополам, намекая на полноценность задних сидений. Багажник и вовсе образцовый. Пусть даже вместо заявленных 630 л мы намерили только 444, но и такой «трюм» в этом классе попадается совсем нечасто. Тем более что форма задка никак не предполагает вместительный багажник. Его объем – заслуга в первую очередь торсионной задней подвески, позволившей опустить пол и «очистить» проем между колесными нишами.

А вот с точки зрения управляемости подвеску трудно оценить положительно. Очень заметна несогласованность. Передок всеми силами пытается следовать за движением руля, а зад, как плохой танцор, опаздывает на полтакта. Результат таких «танцев» на мягкой и слабозадемпфированной задней подвеске – непредсказуемость в повороте. На скорости машина то уверенно ввинчивается в вираж, то неожиданно закидывает заднюю ось в занос. Особенно неприятно на волнистой дороге.

Не порадовало и водительское сиденье: широкая и плоская подушка, короткая и тоже плоская спинка, низкий подголовник без фиксации, вылетающий при попытке поднять его повыше. Это вовсе не придирки, но оправданные требова-



LADA PRIORA

Внешность «Приоры» скорее традиционна, чем современна – силуэт не спрячешь за новыми фарами и крыльями.

Автомобиль – глубокая модернизация «Лады-110»

- **Двигатель:** 1,6 л (98 л с.)
- **Коробки передач:** механическая, 5-ступенчатая.
- **Комплектации:** «Норма».
- **Цена:** 282 500–293 600 руб

Из-за вертикальных задних фонарей и более массивной крышки багажника «Приора» выглядит выше, чем на самом деле.

ния безопасности. Небольшой продольный ход сиденья ограничивает удобство посадки высоких водителей. Положение руля тоже не оптимально, причем не только для высоких – большинству хотелось придвинуть баранку на 30–40 мм. Зато едущим сзади «Бриз» предлагает почти лимузинный если не комфорт, то простор.

Живой темперамент мотора подчеркнут короткими передачами, но слабость «низов» они в состоянии лишь замаскировать. Шум спрятать не удалось: при 4000 об/мин и 120 км/ч езда малокомфортна. Городская езда заставляет переключаться чаще, чем хочется. К педальному узлу особых претензий нет – даже обладатель ботинок 47-го размера с ним сживется, хотя усилие и реактивное действие педалей оставляют желать лучшего.

Еще один источник шума – ансамбль гудящего вентилятора и весело присвистывающих дефлекторов. Даже на второй скорости вентилятора из шести его звук доминирует в салоне. Правда, дует сильно, горячо и туда, куда надо, что в сочетании с самым быстрым

Приборная панель с претензией на оригинальность выглядит незавершенной.

Перчаточный ящик с подсветкой – достаточно большой для среднеформатных атласов. Полис ОСАГО придется сложить пополам.



Продуманный и аккуратный, по отечественным меркам, салон. Заусенцы остались только на подрулевых переключателях.



Хороший багажник, замечания лишь к петлям и пружинам. Еще бы нормальное складное сиденье…



Спинка сиденья – с подлокотником и лючком для длинномеров: перед использованием отвинтить саморезы! Среднему пассажиру – только поясной ремень.



Очешник и скупая лампа освещения салона, зеркало заднего вида без «ночного режима».

«Полный электролакет» в «норме».

Общая оценка 7,4

LADA PRIORA – вроде бы новый, но, в сущности, довольно пожилой автомобиль. Хорош для длительных поездок по российским дорогам.

+ Мощный двигатель, комфортная и энергоемкая подвеска, хорошая динамика разгона, малый расход топлива, большой дорожный просвет.

– тесноватый, особенно сзади, салон, посредственные сиденья, аэродинамические шумы, примитивная система отопления, «медливый» руль.

прогревом мотора делает «Лифан» зимостойким.

В арсенале средств безопасности – водительская подушка и неработающая регулировка передних ремней по высоте. Надеюсь, в модернизированной машине эти недостатки устранены, обещают также ABS и EBD.

КАКОВЫ ПРИОРИТЕТЫ?

Внешность «Приоры» заметно отличается от «десятки», но при всем уважении к ее создателям это лишь глубокий рестайлинг модели из середины 1990-х. Основные эргономические решения – из той же эпохи. Несомненный плюс – кузов выглядит значительно аккуратнее, хотя и не авангардно.

В цифрах многие качества «Приоры» впечатляют. «Максимапка», разгон, эластичность – все на отличном уровне. Еще больше радует, что по экономичности «Приора» едва ли не лучше слабосильного ФИАТа. А какая плавность хода при внушительной энергоемкости подвески! И разве можно не похвалить электрический усилитель руля – более экономный, чем гидравлический? А «нашенский» дорожный просвет? Так почему же лишь третье место?

То, что подушка водительского сиденья по ощущениям напоминает куль с манной кашей, еще не беда. Равно как и отсутствие продольной регулировки руля. Четкость механизма переключения передач оставляет желать лучшего. Но основная претензия к водительскому месту – нога даже скромного 43-го размера в зимней обуви то и дело застревает между педалью тормоза и облицовкой консоли. Этот «капкан» помнится еще со времен «девятки» с высокой панелью.

Не понаслышке зная об «ухоженности» российских дорог, вазовские специалисты добавили пластмассовые «ограничители» по бокам ветрового стекла, препятствующие перетеканию грязи с него на бо-



HYUNDAI ACCENT

«Акцент» немного старомоден, но благодаря низкой поясной линии обладает отличной обзорностью.

В 2002 году в длинной сборочной родословной машины появилась и Россия – Таганрогский автозавод.

- **Двигатель:** бензиновые 1,5 л (90 и 102 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.
- **Комплектации:** MT1 (GL), MT2 (GL), MT3 (GLS), AT4 (GL), AT5 (GLS).
- **Цена:** 293 700–386 700 руб

[illegible] задние фонари позволяют обойтись минимумом про- [illegible]

ковину. С задачей они вроде справляются, но аэродинамические шумы доминируют уже после 80 км/ч, чего не было на «десятке». Еще одна модернизация коснулась отопления и вентиляции. У «Приоры» обычный блок управления вместо климат-контроля. Стало надежнее и лучше, но режимом рециркуляции пожертвовали. Едва ли надо объяснять, зачем он нужен жителю большого города. Объяснение, будто режим убрали из-за запотевания стекол при неграмотном пользовании, не выдерживает критики. Не утаю, что отопление этой «Приоры» стало эффективным лишь после серьезной доработки системы и уплотнения всех соединений трубопроводов в техцентре ЗР. Версии «люкс» с кондиционером пока нет.

По ширине салона «Приора» достойна своего класса. Но попытка сделать более высокой посадку в низком автомобиле привела к тому, что даже среднего роста водитель упирает-



Детали скромного серого интерьера отлично подогнаны и не вызывают нареканий в эксплуатации.

Незамысловатая комбинация приборов исполнена добротно, их шкалы просты и понятны.

Перчаточный ящик в виде пластмассового корыта довольно глубок, но не вмещает полноразмерного атласа или жесткой папки с документами.

При получении российского гражданства «Акцент» поменял задние подголовники на крепления Isofix. Взрослым вход запрещен?



Далеко не самый большой багажник, хотя проем удачный. Минус – за выступающие петли и раздельную спинку только в дорогих комплектациях.



Все очень просто и кругло. Не за что зацепиться и невозможно ошибиться. Четырехступенчатый автомат добавляет машине плавности.

Общая оценка

7,6

HYUNDAI ACCENT – старый конь борозды не испортит. Но и новых талантов от него ждать не приходится. Добротная конструкция, хорошее качество исполнения.

+ Тяговитый мотор, низкий уровень шума, отменное качество сборки, комфортабельное место водителя, отличная обзорность.

– Малые энергоемкость подвески и дорожный просвет, небольшой объем багажника.

ся в потолок. Впрочем, спасибо подушке, которая буквально распластается под его весом. Примерно то же самое сзади.

О ходовых качествах «Лады-Приора» мы уже много писали. Они – приемлемые, но не выдающиеся. К сожалению, передаточное число рулевого управления по-прежнему заточено под механизм без усилителя. А ведь он наконец-то начал сносно работать. Честно говоря, непонятно, почему при этом надо так много крутить баранку.

СОЗДАЮ СЕБЕ УЮТ

Старый знакомый, «Акцент» из Таганрога, остается популярным. Аккуратная внешность, низкая линия остекления, обзорность на голову превосходит более современные аналоги. Да, низкая посадка сейчас не в моде, залезать в «Акцент» вроде бы неудобно, но это в конце концов дело привычки. Скромное по размеру водительское сиденье удобно и худощавому, и полному. Регулируемый по высоте руль решил проблему видимости приборов для рослых. Может, лишнее после подголовников заднее сиденье тоже способ улучшить обзорность?

Автомобиль понятен в управлении, достаточно динамичен, обладает приятной живостью. Но ожидать от него спортивных успехов неразумно, как и рекордов на переставке или при торможении со 100 км/ч. «Акцент» – скорее удобные домашние тапочки, но не высокотехнологичные кроссовки или модные туфли. Рассматривая его с этих позиций, многие недостатки видишь как продолжение достоинств.

Невысокая энергоемкость подвески в сочетании с небольшим дорожным просветом заставляет быть крайне аккуратным на грунтовых или разбитых дорогах и притормо-

FIAT ALBEA

Силуэт не назовешь ни современным, ни стремительным. Неудивительно, ведь он из 1996 года. Зато узнаваем!

Одни из первых «всемирных автомобилей» с декабря 2006 года собирают в России, в Набережных Челнах

- **Двигатель:** бензиновый 1,4 л (77 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая
- **Комплектации:** Base, Classic, Comfort.
- **Цена:** 322 000–382 000 руб.



Массивный задний бампер несколько утяжеляет недлинную «корму».

живать перед волнами на асфальте. Зато подвеска комфортна, скрадывает шум и сотрясение на мелких дефектах покрытия. «Округлые» черты интерьера не раздражают и не запоминаются – здесь просто удобно. Легким диссонансом уюту звучит 102-сильный мотор. Уж слишком он громко поет для своих 1,5 л, а на высоких оборотах и вовсе голосист не в меру. Четырехступенчатый автомат с мягким гидротрансформатором сводит амбиции двигателя к скромному, но достаточно энергичному спринту. Так бегут на кухню за убегающим борщом. Кстати, «механический» «Акцент» по ощущениям тоже не слишком быстрый – прыть мотора сглаживают «растянутые» передачи. Плюс – экономия топлива.

Гидравлический усилитель руля – даже в самой дешевой комплектации. Со своими обязанностями ГУР справляется, разве что реактивное действие вяловато. Впрочем, к этому быстро привыкаешь. Заметим, что в целом автомобиль привыкания не требует.



Простой и грубоватый интерьер из жесткого пластика. Не слишком приятен на ощупь, но не гремит.

Комбинация приборов проста, однако разметка шкал читается очень плохо.

Свет есть, объем есть. Но достать что-либо неудобно, да и крышка очень хлипкая.

Еще одно образцовое сиденье: высокая подушка с правильным углом наклона, удобная спинка, регулируемые подголовники.

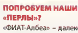
Серебряный призер конкурса «Глубокий трюм». Складное по частям сиденье и скрытые петли – дополнительные плюсы.





Регулировка сиденья по высоте с помощью «домкрата» быстрая и удобная.

Оригинальная схема блокировки замка – надо утопить ручку.



Общая оценка **7,7**

FIAT ALBEA – конструкция немолода, но в свое время сделана с хорошим запасом. Еще бы агрегаты посовременнее…

+ Просторный салон, большой багажник, высокий дорожный просвет, низкий уровень шума, хорошая экономичность.

– Слабый двигатель, «растянутые» передаточные числа, посредственная динамика, жесткая подвеска.

ПОПРОБУЕМ НАШИ «ПЕРЛЫ»?

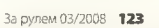
«ФИАТ-Албеа» – далеко не новый автомобиль. Российская премьера состоялась в прошлом году, но настоящий день рождения отпраздновали уже 12 лет назад: тогда машина называлась «Палио». Платформа и агрегаты с тех пор не изменились.

Своеобразный «рослый» силуэт выделяет «итальянца» в потоке: его трудно признать родственником скоростных «Альфа-Ромео». Высокая крыша, высокий кургузый задок, немного пониженная поясная линия – ни намека на стремительность. Зато в автомобиле с базой 2439 мм могут разместиться четверо выше среднего роста. Разве этот результат не достоин похвалы? Особенно принимая во внимание удобный и очень вместительный багажник, который лишь самую малость проиграл обширному трюму «Бриза». Без долинга в виде компактной торсионной подвески и сложных складных петель.

С водительским местом не все так хорошо. Неплохое сиденье не попало в нужный диапазон регулировок, поэтому даже высокому водителю приходится приподнимать его, чтобы обеспечить удобную посадку. К счастью, высокий салон это позволяет.

Примета бюджетности «Албеа» – в отделке салона не использован мягкий пластик. Но отсутствие посторонних шумов в автомобиле, пробежавшем более 30 тыс. км, убеждает в практичности такого решения. В условиях умеренной зимы эффективность отопления и вентиляции достаточна, однако долгий прогрев двигателя едва ли обрадует горожан, которым привычны короткие поездки. Летом немудрено простудиться. Центральные дефлекторы панели стоят слишком низко.

На ходу основные претензии – к жесткой подвеске



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	GEELY OTAKA	LIFAN BREEZ	LADA PRIORA	HYUNDAI ACCENT	FIAT ALBEA
Общие данные					
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4152/1680/1440	4370/1700/1473	4350/1680/1420	4235/1670/1395	4186/1703/1490
база	2434	2540	2492	2440	2439
колея спереди/сзади	1416/1410	1423/1424	1410/1380	1435/1425	1414/1438
Радиус поворота, м	5,3	5,5	5,5	5,4	5,3
Объем багажника, л	н.д.	630	430	375	515
Масса снаряженная/полная, кг	1052/1377	1155/1580	1088/1588	1065/1555	1020/1445
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,5	10,5	11,5	12,8	13,5
Максимальная скорость, км/ч	170	186	183	170	162
Топливо/ запас топлива, л	АИ-91–95/45	АИ-92/51	АИ-95/43	АИ-92/45	АИ-95/48
Расход топлива, л/100 км: загород/город/смешанный	5,0/8,0/7,0	6,0/9,0/7,0	5,4/9,8/7,2	6,1/9,9/7,5	5,0/8,2/6,2
Двигатель					
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/8
Рабочий объем, см³	1498	1596	1596	1495	1368
Степень сжатия	9,8	10,5	10,3	10,0	11,1
Мощность, кВт/ л.с.	69/94	85/116	72/98	75/102	57/77
при об/мин	6000	6000	5600	5800	6000
Крутящий момент, Н·м	128	149	145	136	115
при об/мин	3400	4500	4000	3000	3000
Трансмиссия					
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М5	М5	М5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,18/1,9/1,25/ 0,91/0,70/–/3,08	3,50/1,95/1,36/ 0,97/0,81/–/н д.	3,64/1,95/1,36/ 0,94/0,78/–/3,53	3,62/2,05/1,37/ 0,97/0,83/–/3,25	4,27/2,24/1,44/ 1,03/0,87/–/3,91
Главная передача	4,31	3,94	3,70	3,65	4,10
Ходовая часть					
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»/ продольные рычаги поперечные торсионы	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/ типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза					
передние/ задние	дисковые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	175/65R14	185/65R14	185/65R14	175/70R13	175/70R14

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	GEELY OTAKA	LIFAN BREEZ	LADA PRIORA	HYUNDAI ACCENT	FIAT ALBEA
Весовые и геометрические характеристики					
Снаряженная масса, кг	[illegible]	1171	1075	1194	1113
Нагрузка на ось, кг (%): Переднюю	662 (59,5)	705 (60,2)	641 (59,6)	738 (61,8)	629 (56,5)
Заднюю	450 (40,5)	466 (39,8)	434 (40,4)	456 (38,2)	484 (43,5)
Дорожный просвет, мм	[illegible]	[illegible]	175*	137*	158

*Установлена металлическая защита моторного отсека

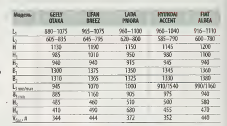
и слабому мотору. Хорошая энергоемкость достигнута, к сожалению, слишком большой ценой – уровень комфорта оставляет желать лучшего. ФИАТ показал неплохую управляемость на разных типах дорог. Конечно, на горном серпантине чемпионом он не будет, но все же порадовал чувствительностью рулевого управления, не напрягающего, однако, в дальней поездке.

Скромный мотор чудес не показывает, разве что уверенно разгоняет автомобиль на первой и второй передачах. Но благодаря «длинным» передачам и небольшому рабочему объему двигателя загородный расход можно опустить ниже 6 л/100 км. Двухдиапазонный бортовой компьютер дает возможность анализировать свой стиль управления, помогая стать «экологически ответственным» водителем.



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм





Модель	GEELY OTAKA	LIFAN BREEZ	LADA PRIORA	HYUNDAI ACCENT	FIAT ALBEA
L_1	880–1075	965–1075	960–1100	960–1040	916–1110
L_2	605–835	645–795	620–800	585–790	600–780
H	1130	1190	1150	1145	1200
H_1	985	1010	950	980	1100
H_2	940	940	915	945	940
B_1	1300	1375	1350	1345	1360
B_2	1310	1365	1325	1330	1380
$L_{3\,min/max}$	945	1070	1000	910/1540	990/1160
$B_{3\,min}$	885	1160	905	975	940
H_3	485	460	510	500	580
H_4	410	490	680	455	470
$V_{баг.}$, л	344	444	372	352	440

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВОПРОС

Все автомобили «по паспорту» – российского происхождения. А потому свои претензии покупатель вправе предъявлять тем, кто чеканил VIN, а не тем, кто штамповал кузовные детали или собирал двигатели. За конечный продукт отвечают производители – даже те, которых вернее назвать дистрибьюторами. Надеемся, их конкуренция пойдет на пользу потребителю.

Такой же ФИАТ с немного иной внешностью и более мощным 1,7-литровым мотором выпускали в Китае под именем «Перла». Практически – «Жемчужина». Там он потерпел полное фиаско (продажи менее 300 машин в месяц). Жаль, что такой седан не предложили вовремя российскому рынку – шансы на успех заметно бы возросли. Впрочем, пока судьба российского «Перла» и так складывается удачнее. □

Автомобили предоставлены: GEELY OTAKA – «Инком-авто», LIFAN BREEZ – «Автомир», HYUNDAI ACCENT – ТАГАЗ.





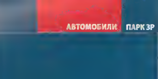
ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	GEELY OTACA	LIFAN BREEZ	LADA PRIORA	HYUNDAI ACCENT	FIAT ALBEA
Рабочее место водителя					
Сиденье	6	5	6	8	7
Органы управления	6	7	6	8	8
Обзор	7	8	8	9	8
Салон					
Передняя часть	6	8	7	8	8
Задняя часть	6	8	7	7	8
Багажник	8	9	8	7	9
Ходовые качества					
Динамика	8	8	8	8	7
Тормоза	7	8	8	8	8
Поведение на дороге	5	6	7	7	8
Комфорт					
Шум	7	6	6	8	8
Плавность хода	8	6	9	7	6
Климат	7	8	7	8	8
Приспособленность к России					
Геометрическая проходимость	7	7	8	6	8
Сервис	6	6	8	8	7
Эксплуатация	6	6	8	7	8
Общая оценка	**6,7**	**7,1**	**7,4**	**7,6**	**7,7**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает места машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



АНАТОЛИЙ ФОМИН:
«Все машины несовершенны в разной степени. От откровенно сырой «Отаки» через относительно приемлемые «Бриз» и «Приору» к вполне приличным «Акценту» и «Албеа» ведет длинная дорога конструкторского и технологического опыта. Ни один из пятерки недотягивает до современного уровня... Почему для производства в нашей стране выбирают не самые удачные модели – других не дают?»





FORD FOCUS

Изготовитель	«Форд мотор», Всеволожск
Год выпуска	2005
В эксплуатации «За рулем»	с июля 2006
Пробег на момент отчета	60 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале	2005, № 9, 10, 12; 2006, № 1, 4, 5, 8, 9, 12; 2007, № 1, 5

Простые числа

Денис Арутюнян

С появлением на нашем рынке иномарок, напрямую конкурирующих по цене с отечественными автомобилями, споры о том, что лучше для России, разгорелись с новой силой. Одни до хрипоты убеждают: наши машины. Другие не менее рьяно «топят» российский автопром.

Оставим субъективные ощущения и аргументы из разряда «нравится – не нравится»; в этой рубрике мы ориентируемся на самый объективный показатель – цифры. Расходы на эксплуатацию редакционных машин ЗР публикует регулярно. Попробуем их сопоставить. Хороший «срез» российского автомобильного сообщества – участники первого марафона «60 часов за рулем» (ЗР, 2005, № 10), бестселлеры рынка: «Форд-Фокус», «Рено-Логан» и «Лада-Калина». Машины появились в нашем парке одновременно, обслуживали их на официальных СТО. Расходы посчитаем после пробега 60 тыс. км (ныне машины его преодолели).

Учитывая стоимость бензина, израсходованного за отчетный период, затраты на техническое обслуживание и ремонт, получаем весьма внушительные суммы. На «Форд» потратили 41% первоначальной стоимости – 177 556 руб. «Рено» потребовал добавить к цене машины 68% – 174 874 руб. А в лидерах «Лада» – за 60 тыс. км потребовала выложить еще 78% той суммы, в которую обошлась первоначально, то есть 194 350 руб.

Поделив рубли на километры, получим некий объективный коэффициент. Результат неожиданный: цена 1 км на «Калине» – 3,24 руб., что ощутимо выше, чем у конкурентов! Дешевле ездить на «Фокусе» – 2,96 руб., а самым экономичным показал себя «Логан» – 2,69 руб.

Увы, один из основных аргументов, приводимых защитниками отечественной техники, – дешевые запчасти и обслуживание – оказался несостоятелен. Благодаря высокому качеству комплектующих и сборки обрусевшие иностранцы без труда обыгрывают «Ладу» на ее же поле. Основная причина – постоянные поломки «Калины», мелкие и не очень. Некоторые крупные узлы – например, передние амортизаторы, усилитель руля и сцепление, не говоря о рулевых наконечниках, на нашей «Калине» уже меняли, а стоимость обслуживания вполне сопоставима с «импортными» сервисами. А вот «Форд» и «Рено» не ломаются и пока довольствуются регламентными работами, цены которых теперь не кажутся заоблачными.

А сейчас сменим тактику. Где мы начинаем выкладывать кровные? Правильно, в автосалоне. Низкая цена отечественных машин – постоянный довод их апологетов. Попробуем сопоставить затраты со стоимостью автомобилей, ведь их покупали одновременно.



RENAULT LOGAN

Изготовитель	ОАО «Автофрамос», Москва
Год выпуска	2005
В эксплуатации «За рулем»	с августа 2006
Пробег на момент отчета	65 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале	2005, № 10–12; 2006, № 1, 4, 9; 2007, № 8



«ЛАДА-КАЛИНА»

Изготовитель	ОАО «АВТОВАЗ», Тольятти
Год выпуска	2005
В эксплуатации «За рулем»	с июня 2006
Пробег на момент отчета	60 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале	2005, № 7,10,12; 2006, № 1,4,9; 2007, № 7

Итак, прибавляем цену нового автомобиля к расходам на эксплуатацию. Расклад заметно изменился: высокая цена отодвинула «Форд» на последнее место. Больше 600 тыс. руб. против 444 и 433 тысяч у противников – ощутимая разница. Не изменилось это соотношение и после пересчета по формуле «рубли на пробег». С учетом начальной цены километр на «Фокусе» обошелся в 10,26 руб. Многовато, но вполне ожидаемо. А вот то, что «Калина» потребовала 7,41 руб./км против 6,67 руб./км «Логана», в определенной мере – сюрприз.

Увы, постулат о дешевизне наших машин опровергнут. А ведь на нашей «Калине» нет дорогого дополнительного оборудования. Основные статьи расходов на нее – бензин, обслуживание и ремонт. Зато очень недешевой опцией может похвастать «Форд» – установка фаркопа обошлась, без малого, в 32 тысячи рублей!

Сегодня многие иномарки готовы составить «нашемаркам» конкуренцию по стоимости эксплуатации. Но дело не только в деньгах. Внеплановые ремонты – всегда непредвиденные затраты времени, сил, нервов. Впрочем, это показатели отчасти эмоциональные. А мы же договорились такие не учитывать.

С учетом начальной цены километр на «Фокусе» обошелся в 10,26 руб. «Калина» потребовала 7,41 руб./км, «Логан» – 6,67 руб./км.

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «ЛАДЫ-КАЛИНА», «РЕНО-ЛОГАН», «ФОРДА-ФОКУС», руб.

	«Форд-Фокус»	«Лада-Калина»	«Рено-Логан»*
Цена автомобиля	438 000	250 600	258 400
Затраты на эксплуатацию при пробеге 60 тыс. км	177 556	194 350	174 874
Затраты на 1 км	2,96	3,24	2,69
Общие затраты, с учетом стоимости автомобиля	615 556	444 950	433 274
Общие затраты на 1 км	10,26	7,41	6,67

** Пробег «Рено-Логан» на момент обработки данных составил 65 тыс. км*

ЗАМОРОЖЕННЫЙ КАПИТАЛ

Последняя цифра, которая фигурирует в жизни каждого автомобиля, – остаточная стоимость. При пробеге 60 тыс. км мы могли бы продать нашу «Калину» примерно за 200 тыс. руб., «Логан» – за 260 тыс. руб., а «Фокус» – почти за 375 тысяч (цены на основе анализа вторичного рынка). Если вычесть возвращенные деньги из общих затрат, получится полная стоимость каждого километра, который машина прошла за эту первую часть жизни. Показатель «Рено» – 2,66 руб./км – снова выводит его в лидеры. Следом «Форд» – 3,98 руб./км. А «Лада» и здесь не смогла выиграть – 4,05 руб./км.



Валерий Лукин: должно быть желание перемен!



С генеральным директором холдинга «Русские машины» беседует главный редактор журнала «За рулем» Петр Меньших.

ЧЕРЕЗ 80 ЛЕТ

– Валерий Геннадьевич, традиционный вопрос в канун юбилея журнала: как вы представляете автомобиль через 80 лет?

– Это огромный срок! Все так быстро меняется в современном мире… В 1995 году я приехал в Москву, чтобы организовать дилерскую сеть по продаже автомобилей «Дэу», которые тогда начали собирать в Ростове. И все руководители автосалонов твердили: «Не бывает корейских автомобилей! Бывают немецкие, американские… «Дэу» – это магнитофон!» А сейчас корейские автомобили на равных конкурируют с европейскими. За свой первый мобильный телефон 12 лет назад я заплатил пять тысяч долларов, а за нынешний – почти столько же, но рублей.

И автомобиль станет доступнее. Возможно, это будет уже не машина, а многофункциональное средство передвижения. Как есть сейчас устройства, сочетающие в себе копир, факс, принтер и т.д. Это транспортное средство, наверное, сможет перемещаться во всех уровнях и направлениях.

Но руль у него сохранится. Поэтому журнал «За рулем» будет выходить, я уверен, и через 80 лет!

– То есть водитель сможет вмешиваться в управление. А руководителю такой крупной компании, как ваша, часто приходится применять волевые качества?

Валерий Геннадьевич Лукин

Родился в 1965 году. Окончил Ленинградское высшее военно-политическое училище, юридический факультет Ростовского государственного университета, экономический факультет Северо-Кавказской академии бизнеса.

В 2000-2003 гг. работал начальником управления проектного финансирования, затем старшим вице-президентом в «Альфа-банке». Руководил созданием новых подразделений, отвечал за организацию экспортных и импортных сделок, привлечение средств для финансирования российских проектов. В 2003-2005 гг. – первый заместитель генерального директора, гендиректор ОАО «Камов-Холдинг» (разработка, производство и продажа вертолетов). С января 2006 года по июнь 2007-го занимал пост финансового директора ОАО «Русские машины». Ныне – генеральный директор ОАО «Русские машины».

– У каждого серьезного бизнесмена должно быть желание перемен. Нельзя жить по принципу: «Пусть плохонько, но работает система. А если я сам что-то изменю, все может сломаться…» Но развития тогда тоже не будет! Поэтому не надо бояться перемен! Если хочешь заниматься бизнесом – должен перед собой ставить сверхзадачу, чтобы оказаться впереди конкурентов.

«САЙБЕР» КАК ТРЕНАЖЕР

– Тогда не опоздали ли вы с проектом «Сайбер»?

– Проект «Сайбер» мы затеяли не для того, чтобы сделать эту модель лидером продаж на российском рынке; мы знали все плюсы и минусы этой машины. На этом проекте предстоит воспитать команду, сформировать новый тип производства, достичь требуемого уровня компетентности. Это тренировка, которая необходима, чтобы вывести новую модель LCV (легкий коммерческий автомобиль) и быть в этом сегменте по-прежнему первыми. Там мы ошибиться не имеем права. А «Сайбер» – из класса привычной «Волги», поэтому рассчитываем на довольно высокий уровень продаж. Мы попытались улучшить автомобиль, приспособить к здешним дорожным условиям.

– У кого «Сайбер» отберет долю рынка?

– Сегодня ни у кого не надо отбирать его сегмент, надо занимать новую нишу, которая образуется благодаря бурному росту рынка. Исходный «Крайслер-Себринг» никогда массово не продавался в России, мы, по сути, выводим новый продукт и обязательно тут набьем шишки. Но приобретем опыт, компетенцию. Цена ошибок на проекте «Сайбер» несоизмеримо ниже, чем тех, которые мы не вправе себе позволить на новом проекте LCV. В общем, сознательно идем на этот тренинг.

Чтобы приобрести лицензию и оборудование, перевезти его в Нижний Новгород, смонтировать, отладить и приступить к производству, компания потратила около 200 млн. долл. Рассчитываем, что затраты окупятся довольно скоро. В этом году выпустим 20 тыс. автомобилей, в следующем – 40 тыс., и дальше – до 60 тыс. в год.

– А сколько будет стоить новинка?

– Это решать нашему Торговому дому. Ранее мы объявляли ориентировочные цены (от 18 до 25 тыс. долл. – П.М.), но менялся рынок, курс доллара и т.д. Думаю, окончательная стоимость будет в тех же рамках.

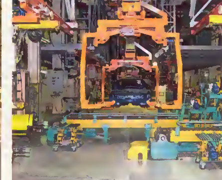
– Год назад я договорился, что журнал «За рулем» купит первый автомобиль «Шкода», выпущенный на заводе компании «Фольксваген» в России. Я могу рассчитывать, что вы нам продадите первый выпущенный «Сайбер»? Мы хотим, чтобы уже в этом году он принял участие в традиционном «Первенстве заводской марки»…

– Первый автомобиль сойдет с конвейера 28 марта, продажи начнутся в июне. На первой партии машин мы будем отрабатывать технологию производства, проводить разного рода испытания, крэш-тесты. Мы должны быть уверены в качестве! Но первый товарный автомобиль, собранный в России, договорились, – ваш.

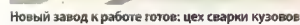
– Производство «Волги» с появлением «Сайбера» прекратится?

– «Волга» – это продукт, основа которого разработана десятки лет назад и современным требованиям во многом не отвечает. Мы знаем проблемы и недостатки «Волги»; какие-то можно решить и исправить, другие – нельзя, ведь для этого надо менять платформу. Но тогда получится не «Волга», а куда более дорогой автомобиль. Мы считаем, делать этого не сто-





Первая партия «сайберов» сойдет с конвейера ГАЗа уже в конце марта, а пока конвейер работает в тестовом режиме.

Новый завод к работе готов: цех сварки кузовов.



Эталонный участок сборки автомобилей «Валдай» на ГАЗе.

ит. Ведь автомобиль класса Е по уникальной цене никто, кроме нас, не предлагает. Кроме того, «Волга» имеет сервисную поддержку по всей России. Поэтому будем ее выпускать, пока есть спрос.

ДЕНЬГИ НА НАУКУ

– Велик ли у ГАЗа научно-технический потенциал? Вы вкладываете деньги в новые разработки?

– В «Группе ГАЗ» открыт объединенный инженерный центр, также существуют центры или конструкторские бюро на каждом из предприятий, которые входят в Группу. Для конструкторов создаем современные условия. Я уверен, что человек, который чертит за перекошенным кульманом, сидя на стуле со сломанной ножкой в окружении фикусов и чайников, современный продукт создать не может. Наши инженеры сейчас работают над важнейшим проектом – «Газель-3»; она должна появиться на конвейере в 2010 году. «Газель» для нас – продукт-паровоз.

– Иностранные автомобильные концерны закладывают в бюджет 4-6% оборота на разработку новых продуктов. А вы сколько выделяете?

– Ни одна российская автомобильная компания не может сегодня вкладывать такие средства в перспективные разработки, разве что в модернизацию существующих продуктов. Мы не просим никаких льгот или дотаций, а вот инвестиции государства в создание новых продуктов в перспективных отраслях экономики – это была бы очень правильная политика.

– Россия, по вашему мнению, страна отверточного производства или мы способны на большее?

– Время отверточного производства, по-моему, уже прошло, и государство не должно его поощрять, иначе мы просто создадим площадки для экспансии со стороны зарубежных фирм. Я гражданин России, и мне не все равно, где будут жить мои дети. Увы, отверточная сборка ничему людей не учит; это не переходный этап от сборки автомобиля к его конструированию, а набор рутинных механических операций. «Отверточные производства» – это не автомобильная промышленность России. Это сборочные заводы «Тойоты», «Фольксвагена» и других мировых брендов.

НОМЕР ОДИН В МИРЕ

– Ваша цель – стать производителем коммерческих автомобилей № 1 в мире?

– Мы ставим перед собой очень амбициозные цели по росту объемов производства и завоеванию рынков, но 20 конкурентов в мире делают то же самое. Так что «фактор 1-го места» - скорее из области эмоций, но на лидерство в секторе LCV мы рассчитываем. В нем мы и сегодня на 7-м месте в мире.

– А что дало приобретение пакета акций крупнейшего мирового производителя автокомпонентов – канадской компании «Магна»?

– Мы заплатили немаленькую цену за «вход» в капитал «Магны», чтобы иметь прямой доступ к передовым технологиям. Взаимодействие «Магна» – «Русские машины» перспективно для обеих компаний. Канадцы приобрели надежного партнера и возможность освоить новые для себя регионы. «Русские машины» получают колоссальный опыт «Магны» для создания фактически с нуля современного производства автокомпонентов.

– Недавно я присутствовал на заседании Комитета автопроизводителей Ассоциации Европейского бизнеса в России (АЕБ), где «Русские машины» стали членом этой уважаемой организации – пока единственным из российских автопроизводителей…

– Участие в работе организации, объединяющей российские представительства международных компаний, считаем для себя очень важным. Все потому же - интеграция России в мировую экономику будет способствовать появлению в нашей стране современных технологий. Кстати, кроме Комитета автопроизводителей, «Русские машины» будут участвовать в работе других комитетов АЕБ. Мы ведь

СТРУКТУРА ХОЛДИНГА «РУССКИЕ МАШИНЫ»



ОАО «ГАЗ»

ОАО «Абаканвагонмаш»



ООО «Военно-промышленная компания»

ОАО «Авиакор»



СТРУКТУРА «ГРУППЫ ГАЗ»

Группа «ГАЗ»

- ОАО «АЗ «Урал» 100%
- ОАО «Голицынский автобусный завод» 100%
- ОАО «Автодизель» 61,64%
- ООО «Автозавод ГАЗ» 100%
- ООО «Нижегородские моторы» 100%
- ООО ТД «Стройдормаш» 100%
- ООО «Ликинский автобус» 100%
- ООО «Канашский автоагрегатный завод» 93,14%
- ОАО «Брянский арсенал» 77,69%
- ОАО «Саранский завод автосамосвалов» 61,83%
- ЗАО «ЧСДМ» 100%
- ОАО «Тверской экскаватор» 92,55%
- ООО «ЭЗ «Ковровец» 50,1%
- ОАО «Павловский автобус» 100%
- ООО «Курганский автобусный завод» 100%
- ОАО «Ярославский завод топливной аппаратуры» 90,27%
- ОАО «Ярославский завод дизельной аппаратуры» 89,97%
- GAZ International Limited 100%
- LDV Holding Limited 100%

«Группа ГАЗ» – один из крупнейших машиностроительных холдингов страны, включающий более 20 промплощадок и около 90 юридических лиц. При этом большинство заводов, когда они присоединялись к холдингу, были близки к банкротству, а сейчас все приносят прибыль. Объем выручки превышает 6 млрд. долл. в год.

не только автомобили выпускаем, но еще и самолеты, железнодорожные вагоны и многое другое.

О ЛИЧНОМ

– Вы считаете себя в первую очередь финансистом?

– Финансовое – одно из трех моих высших образований (есть еще юридическое и военное). Я считаю себя в первую очередь менеджером, членом команды, которой доверен важный участок работы. Мне это нравится, я своей работой горжусь.

– Любите автомобили?

– Естественно, да!

– А какой произвел на вас впечатление за последнее время?

– Я могу взять на тест-драйв практически любую машину; но самое сильное впечатление за последний месяц на меня произвел наш бронированный «Тигр», который серийно выпускают в Арзамасе. Я сел за руль и был потрясен. Автомобиль с сумасшедшей для такой громадины динамикой! □



Французы тут как тут

В декабре прошлого года все говорили про АВТОВАЗ – поводом стало подписанное им соглашение с «Рено». В начале 2008-го о крупнейшем нашем автозаводе СМИ почти не вспоминали. А зря, убедился Игорь Моржаретто, побывав в Тольятти.

В самом начале года на АВТОВАЗе приняли решение повысить цены на все модели – в среднем на 1,9%. Видимо, это заставило автозаводцев активизироваться: за первую неделю января на заводе модернизировали, отремонтировали и отладили около 5000 единиц оборудования. Для чего? Главным образом, чтобы без помех после праздников начать выпуск новых моделей в новых цветах.

«МЛАДШЕНЬКИЕ»

Во-первых, с конвейера сошли 30 первых серийных хэтчбеков «Лада-Приора» (ВАЗ-2172), причем сразу в комплектации «люкс» (противотуманные фары, обогрев сидений, две подушки безопасности, климатическая система, парктроник и другое дополнительное оборудование). Как объяснил директор проекта «Приора» Сергей Прохоров, параллельно с обучением персонала и оценкой качества всех узлов и автомобиля в целом на конвейере отрабатывали сборку кузова, модернизированного в расчете на требования пассивной безопасности EuroNCAP.

Первые автомобили ждала незавидная участь – они разбиты во время самых разных испытаний. Массовый выпуск ВАЗ-2172 начался в феврале; однако производство «двенадцатой» модели продолжится еще несколько месяцев – до июня на конвейере будут жить бок о бок два хэтчбека. Но все модели – и 2112, и «приоры» – получат единый моторный щит, дабы отвечать нормам безопасности, и единую же приборную панель.

Кстати, пока ВАЗ-2172 будут делать в комплектациях «Норма» и «Стандарт», а «Люкс» (с кондиционером) появится в производстве и продаже только весной. Параллельно с запуском хэтчбека на заводе подготовится к производству «Приора»-универсал (ВАЗ-2171); такие автомобили появятся через год. Кроме того, в конце 2008-го ждем две новые комплектации «Приоры»: бюджетную (с нее снимут все дополнительное оборудование) и «люкс+» (с новыми бамперами, молдингами, «обвесом» и т.д.). Всего в 2008 году АВТОВАЗ рассчитывает продать 180 тысяч «приор».

А вот обещанная три года назад «Калина-универсал» в январе начала поступать к дилерам – пока в виде демонстрационных образцов (в январе выпущено всего 360 автомобилей); товарные машины пошли в феврале. Объявленная стоимость – 258 тыс. руб. (для сравнения: базовый седан ВАЗ-1118 стоил в январе в Тольятти 249 тысяч, хэтчбек ВАЗ-2119 – 253 тысячи).

Производство «Калины» достигло половины проектной мощности – 425 машин в сутки. Седан и хэтчбек теперь доступны с широким списком оснащения – с подушкой безопасности, ABS, подогревом сидений, литыми дисками и т.д. (280 тыс. руб.). С марта можно будет заказать и кондиционер. И примерно половину всех «калин», выпущенных в этом году, оснастят новым 16-клапанным двигателем 1,4 л. Кроме того, летом должен появиться хэтчбек «Лада-Калина Спорт».

С января вазовские машины красят в новые цвета: темно-зеленый «Робин Гуд» для «самар» и голубовато-серый «Сириус» для «приор». Всего же в первом месяце 2008 года АВТОВАЗ применял для окраски автомобилей 21 эмаль с названиями одно изысканнее другого: «Рислинг», «Изабелла», «Черника», «Совиньон», «Мускат», «Сочи», «Млечный Путь»…



Панель приборов в сборе для «Калины-люкс» – теперь с двумя подушками безопасности.

В 2007 году АВТОВАЗ продал в России рекордное количество автомобилей – 663,5 тыс. штук (+ 6,2% по сравнению с 2006-м). Продажи по основным семействам составили: «Лада-Самара-2» – 187,6 тыс. шт.; «Жигули» («классика») – 188,1 тыс.; «Лада-110» – 122,3 тыс.; «Приора» – 58 тыс.; «Калина» – 78,5 тыс.; «Лада 4х4» – 28,8 тыс. Самым удачным стал декабрь 2007 года, когда в России продали 62,8 тыс. автомобилей ВАЗ (на 26,4% больше, чем в декабре 2006-го). Кроме того, за год на экспорт поставили 106,9 тыс. автомобилей (+7,9%).

ФРАНЦУЗСКИЙ ДЕСАНТ

Словом, завод работает, как принято говорить, в плановом режиме. Но параллельно с этим идет совсем другая жизнь, и связана она с предстоящим соглашением между АВТОВАЗом и французской компанией «Рено» (оно должно быть подписано в конце февраля – начале марта 2008 года). Тогда новый партнер станет владельцем 25% плюс 1 акция российского предприятия.

В декабре в Тольятти высадился целый «французский десант». Сначала прибыл глава альянса «Рено-Ниссан» Карлос Гон со свитой: целый день они изучали автозавод и только после этого подписали документы о сотрудничестве. Затем в автограде побывало еще несколько представительных делегаций из Парижа во главе с четырьмя вице-президентами «Рено». Больше всего «рыли землю», как говорят, команды вице-президентов по экономике и техническому развитию. Последнего интересовало абсолютно все – от старого литейного производства до новых лабораторий НТЦ.

Похоже, именно научно-технический центр привлек особое внимание высоких гостей. Ведь здесь еще недавно практически с нуля создавали до 100 прототипов в год! Видимо, французов интересует возможность развернуть в Тольятти современный научно-исследовательский центр, нацелив его на разработку «бюджетных» моделей для развивающихся рынков. Причем большую часть новинок, не мешкая, запустить в серию – «Рено» оценивает потенциал уже существующего на АВТОВАЗе производства в 1,2–1,5 млн. машин в год.

Какие из ныне выпускаемых семейств «Лады» останутся в программе, а какие уйдут, чтобы освободить свои нитки конвейера под новые совместные разработки, а также модели «Рено» и «Ниссан»? Сейчас об этом можно только гадать. Весной французы вместе с блокирующим пакетом акций получат статус «стратегического партнера», но в течение года они могут докупить еще четверть АВТОВАЗа и стать владельцами 50% акций + 1. Что это им даст? Куда большую свободу в принятии решений. Если вспомнить, что в «Рено» сегодня собралась, быть может, лучшая в мире команда кризисных управляющих, то, похоже, АВТОВАЗ удачно выбрал себе партнера… Уже в конце февраля – начале марта, когда подпишут соглашение, мы услышим, надеюсь, о планах развития предприятия из первых уст.



Освоен теперь и универсал – третья модель семейства «Калины».

Обгоним Германию?

За прошедший год в России продано 736 тыс. новых отечественных автомобилей и 1 млн. 634 тыс. иномарок. Об итогах года и тенденциях на будущее рассуждает Игорь Моржаретто.

ПЛЮС НА МИНУС

Лидером российского авторынка по-прежнему остается «Лада»: ее доля продаж составляет 24,4%. Для сравнения: среди иномарок лучший результат у «Шевроле», достигнувшей 6,8%.

За год рынок новых автомобилей вырос на 38%. Естественно, причинами стали увеличившиеся доходы населения и удобные программы кредитования: каждый третий автомобиль приобретен в кредит.

У российских – маленький праздник: в прошлом году подросли продажи автомобилей традиционных марок. Особенно удивил АВТОВАЗ. Судите сами: в первом полугодии 2007-го – падение продаж, угроза остановки производства; во втором – резкий всплеск интереса покупателей. В результате АВТОВАЗ продал в России рекордное количество автомобилей – 663,5 тыс. шт., прибавив 38,5 тыс. шт., или 6,2% по сравнению с 2006-м. За год предприятие ни разу цены не повышало, поэтому на время «вернулось» в свою законную нишу. Еще порадовал УАЗ, который продал «патриотов» и «хантеров» аж на 2,2 тыс. больше, чем в 2006-м (+7,6%). А вот ГАЗ снова снизил производство легковых автомобилей и продал 40 тыс. «волг» (на 21,6% меньше, чем за год до того). Правда, уже в этом году нижегородцы обещают запустить новинку – «Сайбер», и с его помощью увеличить продажи легковушек до 45 тыс. штук.



Самые популярные новые иномарки в России (по итогам 2007 года).

Собственно, вот и все об отечественных производителях.

ДВЕ ИЗ ТРЕХ

Среди новых автомобилей доля иномарок – 71 %, то есть две машины из каждых трех проданных! Фантастика: меньше чем за 10 лет, с 1999-го по 2007-й, продажи иностранных брендов в России увеличились в 40 раз: с 40 тыс. до 1,6 млн. штук. По данным Ассоциации европейского бизнеса в России (АЕБ), в РФ в 2007 году продано новых иностранных автомобилей 1 634 061 – на 61% больше, чем годом раньше. Результат вполне ожидаемый: весь минувший год российский «иномарочный» рынок демонстрировал рост в пределах 60–70% и лишь в декабре темпы немного снизились – до 50%.

При этом в десятке лидеров иностранных компаний обосновались только те, которые уже построили сборочные предприятия в России или странах СНГ либо заявили о подобных планах. Как и ожидалось, первое место с показателем 190,5 тыс. автомобилей занял «Шевроле» (рост на 71%). Своим успехом эта марка обязана прежде всего двум моделям — «Ниве», которую собирают на СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» в Тольятти (в прошлом году продали 47,7 тыс. вседорожников), и украинскому «Ланосу» (почти 58 тыс.). Совокупные продажи компании «Дженерал моторс» («Шевроле», «Дэу», «Опель», «Кадиллак», «Хаммер», СААБ) составили за прошлый год почти 352 тыс. машин.

Второе место занял «Форд» (около 176 тыс. шт., +52%), который потерял лидерство среди иномарок. Причина – успехи конкурентов и, очевидно, забастовки на заводе во Всеволожске. Группа «Хёндай», в середине года уступившая было «Тойоте» место в тройке лидеров, за последние четыре месяца ушедшего года наверстала отрыв и вернулась на третье место (148 тыс. шт., рост на 47%). Корейские автомобили уже давно собирают на ТагАЗе, в Ростовской области, а сейчас компания решилась на строительство завода в Санкт-Петербурге. Причиной скачка продаж эксперты называют повышение спроса на «Хёндай-Акцент» (он вышел на 4-е место в рейтинге иномарок, хотя полгода назад занимал лишь 9-е).

Наибольший рост продаж в 2007 году показала марка «Альфа-Ромео» – +1396%! Второй рекорд тоже принадлежит итальянцам: ФИАТ, который активно продвигает группа «Северсталь-Авто», увеличил продажи почти в 11 раз. В семь выросла реализация люксового бренда «Инфинити», в 3,5 раза – китайской компании «Чери». В 3,3 раза увеличились за год продажи автомобилей «Опель».

Несмотря на бурное развитие рынка в целом, нашлись и такие, у кого продажи снизились. Например, спрос на «Ситроен» упал на 6%, «Крайслер» – на 16%. Первый, скорее всего, поплатился за отсутствие новинок, покупатели второго споткнулись о неоправданно высокий ценовой порог. Зато рванула вверх дочерняя марка «Додж».

КТО КОГО?

В рейтинге популярности традиционных российских моделей все осталось по-прежнему: на первом месте – семейство ВАЗ-2105/07 – 188,1 тыс. шт.; на втором – «Лада-Самара-2» – 187,6 тыс.; на третьем – «Лада-110» – 122,3 тыс. Этот порядок не меняется уж который год. Зато перестановки произошли среди самых покупаемых иномарок. В 2007 году гонку возглавил «Форд-Фокус» (97,6 тыс. машин), «Рено-Логан» (67,8 тыс.) и «Шевроле-Ланос» (57,9 тыс.). Вообще же шесть из первой десятки собраны в России, два – в других странах СНГ, и лишь две «чистых» иномарки. «Мицубиси-Лансер», который в 2006 году был третьим, в этом году из-за смены поколения может попасть в десятку лучших лишь по «совокупности заслуг» – в минувшем году компания продавала одновременно машины двух поколений (31,5 и 20,6 «новых» «старых» в сумме – 52,1 тыс. автомобилей). А узбекскую «Нек-

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В 2007 ГОДУ, шт.

(по данным комитета автопроизводителей АЕБ и ЗР)

Марки	2007	2006	Рост,%
«Лада»*	663 500	624 765	6,2
«Шевроле» (вкл. СП GM-АВТОВАЗ)	190 553	111 458	71
«Форд»	175 793	115 985	52
«Хендай»	147 843	100 685	47
«Тойота»	145 478	95 689	52
«Ниссан»	116 498	75 514	54
«Рено»	101 166	72 484	40
«Мицубиси»	100 609	68 845	46
«Дэу»	91 302	66 717	37
КИА	78 616	59 993	31
«Опель»	66 329	19 983	232
«Мазда»	50 592	32 290	57
«Волга»	40 034	51 108	-21,6
«Хонда»	38 631	15 723	146
«Чери»	37 120	10 768	245
«Фольксваген»	32 002	19 186	67
УАЗ	31 232	29 028	7,6
«Сузуки»	28 597	16 121	77
«Шкода»	27 535	14 835	86
«Пежо»	24 951	15 287	63
«Вольво»	21 077	10 843	94
«Субару»	15 553	7604	105
«Мерседес-Бенц»	15 330	9316	65
«Ауди»	15 313	10 050	52
ФИАТ	15 310	1382	1008
БМВ	14 008	9031	55
«Лексус»	13 148	10 065	31
«Ленд-Ровер»	12 606	6299	100
«Саньен»	11 277	4018	181
«Ситроен»	11 206	11 934	-6
«Грейт Уолл»	6238	4799	30
«Инфинити»	5540	729	660
«Иран ходро»	5260	4534	16
«Додж»	2581	1068	142
BYD	2566	1694	51
«Порше»	2249	1323	70
«Хафей»	2246	1253	79
«Джип»	1890	1571	20
«Кадиллак»	1485	416	257
«Крайслер»	1165	1382	-16
«Ягуар»	1135	893	27
«Альфа-Ромео»	808	54	1396
«Хаммер»	772	360	114
СААБ	757	383	98
«Мини»	678	496	37
СЕАТ	248	0	–
ИТОГО	2 368 827	1 717 950	38

**Предварительные данные на 1.02 2008 г.*

сию» в конце года сумела опередить одна российская иномарка – «Хендай-Акцент».

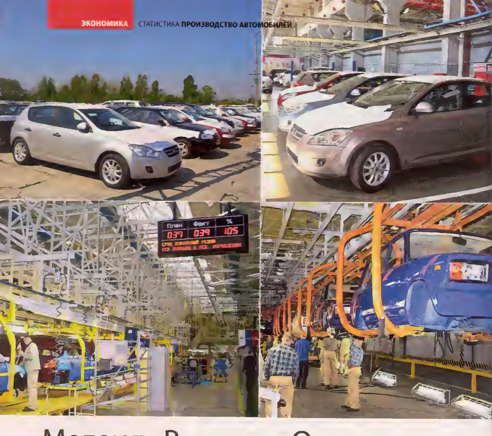
Рекорды по продажам в 2007 году поставили сразу несколько моделей. В три с лишним раза вырос спрос на «Опель-Астра», на 184% – на «Шевроле-Авео», на 182% – на «Ниссан-Ноут», и на 162% – на «Форд-Фьюжн». Обратите внимание – три последних автомобиля относятся к европейскому классу B: теперь он и у нас растет опережающими темпами.

А вообще самой продаваемой иномаркой класса B в России стал «Рено-Логан» (67,8 тыс. шт.), в классе С бессменным лидером остался «Форд-Фокус» (97,1 тыс.). Самый продаваемый автомобиль класса D – «Тойота-Авенсис» (20,8 тыс.), а класса E – «Тойота-Кэмри» (26,4 тыс. шт.). Среди вседорожников по-прежнему лидирует «Тойота-RAV4» (22,9 тыс. шт.) – но только если не считать американо-российскую «Шевроле-Ниву» (47,8 тыс. машин).

ТРЕТЬЯ СТАНЕТ ПЕРВОЙ

Средневзвешенная цена одного автомобиля по итогам года выросла до 19,2 тыс. долл. против 16,6 тыс. годом раньше, то есть примерно на 16%. А ведь еще в 2004 году средняя стоимость одного автомобиля на российском рынке равнялась 11 тыс. долларов! Быстрый рост средней стоимости автомобилей аналитики объясняют стремительно меняющейся структурой рынка (в пользу иномарок), снижением курса доллара и т.д. Стенли Рут из компании PricewaterhouseCoopers склонен во всем винить инфляцию: «В России инфляция составляет около 10%, это значительно больше, чем в мире. Поэтому складывается парадоксальная ситуация: иностранные производители строят здесь заводы, чтобы уменьшить стоимость, но этого не получается». На бытовом уровне объяснение более простое: дорожают автомобили! Да и найти новую иномарку в базовой комплектации практически невозможно.

Но кого это может остановить? По прогнозам, в 2008 году продажи снова вырастут, хотя темпы роста снизятся до 20–25%. Тем не менее это очень хорошие показатели, особенно на фоне стагнирующих рынков европейских стран. По темпам прироста продаж новых автомобилей Россию сейчас обходит только Китай. Уже сегодня российский рынок можно считать третьим в Европе по величине после Германии (3,4 млн. штук) и Великобритании (2,3–2,4 млн.). При сохранении нынешних тенденций Россия может обойти Германию и стать самым крупным европейским рынком уже через год-два.



Мелеют «Волга» и «Ока»...

Автозаводы России подвели итоги 2007 года – для кого-то радостные, для кого-то – не очень. Рапорты анализировал Игорь Моржаретто.

В 2007 году с конвейеров сошло почти 1,3 млн. легковых автомобилей – на 9,4% больше, чем в 2006-м. Второй год подряд производство выросло почти на 10%. Впервые среднемесячный выпуск легковых автомобилей в стране превысил 100 тыс. шт. (причем с июля не опускался ниже); в октябре поставлен рекорд – около 125 тыс. штук. Только не стоит путать итоги производства с цифрами продаж: они могут не совпадать. Чаще всего так и происходит, ведь в начале нового года продаются автомобили, выпущенные в конце предыдущего. Итоги продаж в 2007-м – на с. 138.

Не секрет, что прирост достигнут благодаря увеличению объемов сборки иностранных моделей, тогда как объем выпуска отечественных продолжал снижаться. Так, производство автомобилей «Волга» сократилось на 24,6% и опустилось ниже 40-тысячной отметки. АВТОВАЗ собрал 735 897 машин, на 3,9% меньше, чем в 2006 году – снижение как по «классике», так и по другим семействам. Впрочем, сокращение выпуска машин «десятого» семейства (-41,3%) компенсировалось новой моделью «Приора» (в 2007 году собрано около 73 тыс. шт.). В целом же АВТОВАЗ быстро теряет свою долю в общем производстве легковых автомобилей в России. В 2005 году она составляла 67,1%, в 2006-м – 65%, в 2007 году снизилась уже до 57,5%.

Хуже всего дела на СеАЗе, где выпуск сократился на 56,8%; сейчас здесь делают менее 5 тыс. малолитражек в год. «Иж-Авто» все еще собирает универсал ВАЗ-2104 и его модификации, но их производство снизилось на 23,2%. Эту грустную статистику несколько скрашивает УАЗ, который продолжает увеличивать выпуск вседорожников «Хантер» и «Патриот» (в 2007 году – на 11,7%). В целом же производство традиционных легко-

издательство

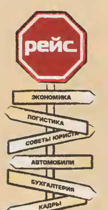
За рулем

представляет
бизнес-издание

рейс

журнал
для специалистов,
руководителей
и владельцев
автотранспортных
предприятий





Только по подписке

ИЗВЕЩЕНИЕ	Форма № ПД-4		
	ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590		
	получатель платежа		
	р/сч №40702810438290108462 в Стромынском		
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва		
	(наименование банка,		
	к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225		
	другие банковские реквизиты)		
	Ф.И.О.		
	адрес плательщика		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)		
Кассир	Плательщик		

Квитанция			
	ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590		
	получатель платежа		
	р/сч №40702810438290108462 в Стромынском		
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва		
	(наименование банка,		
	к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225		
	другие банковские реквизиты)		
	Ф.И.О.		
	адрес плательщика		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)		
Кассир	Плательщик		

Квитанция на подписку журнала «Рейс»

Как оформить подписку на журнал «Рейс»

→ Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс город, область район, улицу дом, квартиру)

→ Впишите полностью Вашу фамилию имя, отчество.

→ В графе дата укажите дату оплаты

→ Стоимость подписки внесите в графу сумма

на 3 месяца – 1200 руб.
на 6 месяцев – 2400 руб.
на 12 месяцев – 4800 руб.

→ Оплатите заказ в любом отделении Сбербанка или на почте.

Также Вы можете сделать заказ

→ **по телефону**
(495) 261-79-56 доб 193
(495) 223-23-95 (круглосуточно)

→ **в интернете по адресу**
http //shop.zr ru

→ **по электронной почте:**
kormilceva@tdzr ru

→ **по SMS:**
Отправьте на номер 2301 текст ZR код товара (01018) и количество месяцев подписки

Внимание!

→ **Квитанция заполняется только физическими лицами.**

→ **Доставка осуществляется только по России.**

Важно!

→ После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции.

ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В 2007 ГОДУ, ПО ДАННЫМ «АСМ-ХОЛДИНГА»

Завод, модель	2007	2006	2007 к 2006, %	Завод, модель	2007	2006	2007 к 2006, %
ГАЗ	**39 001**	**51 697**	**75,4**	«КИА Карнавал»	681	291	234
ГАЗ-3102	6022	6701	89,9	«КИА Мажентис»	1011	538	187,9
ГАЗ-3110	697	765	91,1	«КИА-Сид»	11 527		
ГАЗ-31105	32 282	44 222	73	БМВ 5-й серии	1592	1956	81,4
ЗМА*	**21 678**	**9653**	**224,6**	БМВ 3-й серии	1616	1539	105
АВТОВАЗ	**735 897**	**765 627**	**96,1**	БМВ-Х3	1313	69	1902
ВАЗ-2105	30 936	31 996	96,7	«Хаммер Н2»	320	218	146,8
ВАЗ-2107	181 124	182 021	99,5	«Хаммер-Н3»	638	248	257,3
ВАЗ-2110	29 200	97 798	30,8	«Шевроле-Тахо»	66	339	19,5
ВАЗ-2111	21 745	27 923	77,8				
ВАЗ-2112	70 074	83 591	83,8	«Шевроле-Трейлблейзер»	1047	879	119,1
ВАЗ-2170 «Приора»	72 917			«Кадиллак»	2085	303	688,1
ВАЗ-2113	10 541	10 653	98,9	«Шевроле-Авео»	10 892	6113	178,2
ВАЗ-2114	109 401	117 038	93,5	«Шевроле-Лацетти»	26 190	10 581	247,5
ВАЗ-2115	73 934	98 432	75,1	«Шевроле-Эпика»	1816	567	320,3
ВАЗ-1118 «Калина»	49 972	65 152	76,7	«Шевроле-Рецио»	5503	1032	533,2
ВАЗ-1119 «Калина»	43 143	11 109	388,4	«Чери-Тигго»	12 099	1623	745,5
ВАЗ-2121, 2131 (4х4)	42 853	42 914	99,9	«Чери Амулет»	19 831	9729	203,8
УАЗ	**31 869**	**28 528**	**111,7**	«Чери Фора»	8072	805	1002,7
«Хантер»	17 175	13 022	133	**«Джи-Эм-АВТОВАЗ»**	**55 079**	**47 926**	**114,9**
«Патриот»	12 055	9371	128,6	«Шевроле Нива»	54 095	47 050	115
АМУР	**4225**	–		«Шевроле-Вива»	984	876	112,3
«Джили-СК1»	3509	–		**«РосЛада»**	-	**5597**	
«Лендмарк-ZX»	716	–		**ТагАЗ***	**71 050**	**48 397**	**146,8**
СеАЗ	**4902**	**11 338**	**43,2**	**«Дервейз»**	**1486**	**759**	**195,8**
«Иж-Авто»	**71 255**	**52 757**	**135,1**	**«Лифан-Бриз»**	**776**		
ВАЗ-2104	21 908	28 527	76,8	**«Автофрамос»**	**69 241**	**51 179**	**135,3**
«КИА Спектра»	39 524	24 191	163,4	**«Самотлор-НН»****	**476**	-	
«КИА Рио»	3330	22		**«Форд»**	**69 088**	**62 409**	**110,7**
«КИА Соренто»	6493			**«Джи-Эм Авто»***	**5679**	**273**	**2080**
«Автотор»	**106 368**	**39 853**	**266,9**	**«Уральская АК»*****	**40**	**60**	**66,7**
«КИА-Опирус»	69	264	26,1	Итого	1 287 430	1 176 321	109,4

Эти заводы на 1 февраля еще не дали данных по конкретным моделям **Модели индийской компании «Тата». *На Златоустовском машзаводе («Уральская автомобильная компания») собирают китайские вседорожники «Шаттл»*

вых моделей автомобилей в 2007 году составило 834 859 единиц и снизилось на 7% против 2006 года.

А вот легковых автомобилей иностранных моделей, производство которых организовано на территории России, сделали в 2007 году 452 571 – на 62,3% больше, чем в 2006 году. Их доля в общем выпуске составила 35,1% (2006 год – 23,7%, 2005-й – 14,8%).

Группа компаний «Автотор» увеличила выпуск иномарок в 2,7 раза (по сравнению с 2006 годом) и впервые превысила стотысячный рубеж. Причем автомобилей китайской марки «Чери» сделали в 3,3 раза больше (всего здесь собирают 25 моделей 7 брендов!). План 2008 года – около 200 тыс. машин. На уровень 70 тыс. собранных автомобилей в 2007 году вышли три завода: ТагАЗ (Ростовская область; здесь собирают четыре модели «Хендай»), «Автофрамос» (Москва) и «Форд» (Ленинградская область). В 2 раза, до 50 тыс. автомобилей, увеличился выпуск иномарок на «Иж-Авто»; в 4,7 раза – на ЗМА в Набережных Челнах (здесь собирают три модели «Саньён» и одну – ФИАТ). СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» изготовило в 2007 году свыше 55 тыс. автомобилей (+14,9%). На «пилотном» производстве «Джи-Эм» в Санкт-Петербурге в прошлом году собрали 5679 внедорожников «Шевроле» и «Опель». В 2007 году начали выпускать вседорожники «Лендмарк» и седаны «Джили» на заводе АМУР (Свердловская область).

В общем, налицо результат действия постановления правительства № 166, определившего принципы организации промышленной сборки. А через четыре года инвестиции уже 12 иностранных производителей в строительство своих заводов должны составить почти 3 млрд. долларов: в России станут выпускать ежегодно около 1 млн. иномарок. И это не считая «китайцев»... □

Сапфировый ключик

Божественный «Астон-Мартин DBS» язык не поворачивается назвать производной от модели DB9. В жизни новинка английского производителя еще более совершенна, шикарна, мощна и более желанна, чем она виделась на стенде или в кино. Жертвой ее неотразимых чар пал Паскаль Мартэн.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ «АСТОН-МАРТИН DBS»

■ **Общие данные**

Размеры, мм:
длина 4721
ширина 1905
высота 1280
база 2740
Снаряженная масса, кг 1695
Макс. скорость, км/ч 302
Время разгона
0-100 км/ч, с 4,3
Топливо АИ-95–98
Запас топлива, л. 78

■ **Двигатель:** бензиновый, V12, 5935 см³, 380 кВт/517 л.с. при 6500 об/мин, 570 Н·м при 5750 об/мин

■ **Траисмиссия:** заднеприводная, М6

■ **Шииы:** спереди – 245/35ZR20, сзади – 295/30ZR20

На дороге «Астон-Мартин DBS» демонстрирует уверенное поведение в диапазоне скоростей до 300 км/ч.

Знатоки говорят, настоящая порода не может обмануть. В автомобильном мире «Астон-Мартин» – порода элитная. И потому в новом DBS с генами все в порядке. Порода заявляет о себе и в прекрасном, поражающем своей пластикой дизайне автомобиля, пришедшего на смену двухместному купе «Вэнквиш». Однако в сравнении с моделью DB9 (купе 2+2), послужившей для него основой, он немного длиннее. Все в «Астон-Мартине DBS» пронизано спортивностью. И это не случайно; ведь его создатели опирались на традиции предшественника, который был буквально помешан на гонках. Именно поэтому машина получила мощную, жадно хватающую воздух, радиаторную решетку, а сзади – огромный воздушный диффузор из поликарбоната. Конечно, не только для красоты: эти элементы направляют поток воздуха под автомобилем так, чтобы на высокой скорости создавалась дополнительная прижимная сила. А чтобы машина была резвой, конструкторы постарались облегчить ее. Само собой, капот и крышку багажника испекли из композита. Против DB9 новый «Астон-Мартин» похудел на 30 кг. Хотя резерв еще не исчерпан: 1695 кг для спортивного болида все же многовато.

Но хватит ходить вокруг да около да выискивать недостатки из чувства состязательности с этим роскошным купе. Пора за руль очередного авто Джеймса Бонда.

Замысловатый ключ зажигания – черная продолговатая плитка, окантованная хромом, увенчанная сапфировой вставкой необыкновенной чистоты и прозрачности, просто обжигает ладонь. Роскошный интерьер отделан материалами класса «премиум», изысканными и дорогими. Темная обивка контрастно простегана серебристыми стежками. Кожей обтянуто в салоне буквально все от пола до потолка, включая переднюю панель. Хотя нет: на сиденьях вставки из нежнейшей алькантары. Солидность во всем. В салоне не найдешь пластика под алюминий, а настоящие детали из алюминия отполированы до блеска. Именно они вкупе с хайтековскими карбоновыми вставками привносят дух спортивности в атмосферу изысканной роскоши.

Что ж, традиции соблюдены. А мне бы сохранить трезвость мысли и не утонуть, купаясь в роскоши.

И все же, как гармонируют черная кожа и карбон! А великолепный рояльный лак на центральной консоли! Кстати, его по желанию удачливого хозяина будущей машины можно заменить серым титановым покрытием, которое, на мой взгляд,



В центральном боксе есть гнездо для вездесущего ныне I-pod, а значит, и для музыки в формате MP3.

Шины на 20-дюймовом диске – непременно от «Пирелли», модель P Zero.

Эти клавиши на водительской дверце управляют наружными зеркалами, опусканием и подъемом стекол.

12-цилиндровые моторы «Астона» собирают вручную в Германии.

Стрелка тахометра здесь движется против часовой стрелки.

Такой навигационной системе, может статься, и целого мира мало…

О работе двигателя возвещает не только звук мотора, но и рубиновое свечение на центральной панели.

Передняя панель безупречна. Белая строчка по пупырчатой коже – тоже элементы дизайна.

Волшебная плитка с сапфировой головкой – ключ от сердца DBS.

«Астон-Мартин DBS» – автомобиль редчайший. Для России выделено в текущем году 4 экземпляра по цене от 314 000 евро.

Собрано вручную в Англии, проверено Айаном Калнаном. Выглядит авторитетно.

будет смотреться не так шикарно. Но зато выиграют пластмассовые воздуховоды, которые просто меркнут на черном лаковом фоне. Странно: те же самые дефлекторы, скажем, на «Ауди-А3» почему-то выглядят богаче.

С благоговением пускаю 12-цилиндровый 6-литровый мотор. Знаю, он отлично зарекомендовал себя еще на «Вэнквише». Он же заставлял вздрагивать DB9, а вот теперь пробудился у меня под капотом, и, заметьте, не торжественно возвестил об этом фанфарами, а рявкнул, прочищая глотку, в сдвоенные спортивные глушители. Стрелка тахометра легко взметнулась вверх, а сердце учащенно забилось. Эмоции готовы хлынуть через край.

ТОЧНОСТЬ ХИРУРГА

Выжимаю сцепление и включаю передачу. Коробка – механическая. Звучит, конечно, странно для машины стоимостью в 314 000 евро, но специалисты «Астон-Мартина» не согласны с расхожим мнением, будто дорогое авто может быть только с автоматом. Горячим парням нужна механика. Пожалуй, соглашусь с этой формулой. Ведь к коробке привык ровно через минуту. Впрочем, и к поведению аппарата в целом. Только в голове еще не выключилось напоминание о ширине авто – два метра, а с зеркалами – 2,06. Пара километров – двигатель прогрелся и вышел на боевой режим. Настало время «придавить» на прямой, чтобы убедиться в его возможностях. На малых оборотах в звуке мотора слышалось, я бы сказал, «электрическое» звучание, но стоило «наступить» на газ – словно разорвалась пороховая бочка, и тепо метнулось вперед.

Подобного эффекта следовало ожидать. А вот что меня действительно удивило – хирургическая точность в работе рулевого управления и собранность в подвеске как на высоких, так и на умеренных прогулочных скоростях. Чувство обратной связи поразительное и не имеет ничего общего с флегматичностью в реакциях, как было на DB9.

Несмотря на то, что автомобиль явно драйверской ориентации, «Астон-Мартин DBS» оснастили всевозможными системами активной безопасности. Некоторые из них можно отключать – например, антипробуксовочную. Отличное решение для тех, кто любит и умеет погоняться!

Понравилась и адаптивная подвеска – она четко и предупредительно работала в разных режимах. Но, конечно, убаюкивающего комфорта пуховой перины от нее не ждите, тем более в режиме «спорт»: при такой настройке автомобиль спортивен до предела.

И это правильно! Ведь DBS способен играючи разогнаться до 300 км/ч. Невероятно послушные на низких оборотах 517 «лошадок» с 5000 об/мин срываются в бешеный галоп, и кажется, готовы вывести вас вместе с автомобилем на орбиту. Спокойствие внушают мощные шестипоршневые тормозные механизмы у передних и четырехпоршневые у задних колес вкупе с керамическими дисками. Это наиболее эффективное сочетание для высокоскоростных машин, лучшего пока не придумали. Эх, окажись у меня 314 400 евро в кармане – ни за что бы не вернул ключ с сапфировой головкой!



Издержки имиджа

Для многих «Лексус» – не просто марка, а эталон надежности, икона автомобильного мира. Но и он не без изъяна, утверждает Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

Модель «GS» второго поколения, о которой пойдет речь, на протяжении шести лет была призером американского рейтинга надежности, составляемого центром потребительских исследований J.D. Power. Любопытно посчитать, во сколько обойдется содержание «призовой лошадки». Но сперва надо потратиться на ее покупку…

ЦЕНА – ПО СТАТУСУ

За GS300 2001 года (код модели 160) нынче просят от 570 тыс. руб., за рестайлинговые авто – 590–680 тысяч, а GS430 (код модели 161) стоит около 673 тыс. руб. (на январь 2008 г.). Дороговато, однако в сравнении с немецкими одноклассниками вполне приемлемо. Тем более что «Лексус» даже в базовой комплектации оснащен весьма богато – от услужливо отодвигающейся рулевой колонки, облегчающей посадку-высадку, до меломанской акустики родного аудиоцентра «Накамичи».

Его звук, правда, порой портит неприятный скрип панели приборов – на это жалуются многие владельцы, однако есть и довольные обладатели тихих экземпляров. Зато при попытке диагонального вывешивания «Лексус» действительно «плачет» панелями, но о заметных перекосах и уж тем более подклинивании дверей речи нет. Это косвенно указывает на достаточную жесткость силовой клетки салона и обещает неплохую защиту при столкновении.

КРИТЕРИЙ ОТБОРА

По привычному крэш-тесту EuroNCAP модель так и не испытали: ведь доля продаж GS второго поколения в Европе даже в удачные годы не превышала 7%. Большая часть авто осела на американском рынке, и уж за океаном встречи «с кубиком» было не избежать. Институт безопасности дорожного движения (IIHS) констатировал наивысшую оценку седоков – G. Подпортили идиллию лишь повышенные нагрузки на правую ногу и ступню водителя – оценка А (на позицию хуже). Вдобавок манекен при отскоке ушибся головой об продольный брус крыши, однако вероятность сотрясения головного мозга оказалась невелика.

В штатной эксплуатации головная боль с кузовом лишь одна – регулярная мойка, причем не только ради внешнего лоска. От химреагентов, которыми зимой поливают наши дороги, уже на пятый-шестой сезон может появиться коррозия на нижних отбортовках дверей – их важно содержать в чистоте. Заодно нелишне покрывать нижние дверные уплотнители силиконовой смазкой, чтобы не примерзали к порогу и оттого не рвались. Эти места – словно индикатор ухода: при выборе подержанного авто осматриваем их в первую очередь. А вот на мелкие сколы на капоте внимания можно не обращать, для пожилых GS «конопатость» – чуть ли не норма, равно как и закисание нижнего колена телескопической антенны на заднем крыле.

Машины из Америки выглядят порой более ухоженными, но внешность, как известно, обманчива. Нередко они покидают родину из-за различных дорожных (и природных) передряг и попадают к нам после серьезного ремонта, выявить следы кото-

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

1997 г. В январе на автосалоне в Детройте «Лексус» представил концепт-кар «HPS», ставший через пару месяцев серийной моделью GS второго поколения (для рынка Японии – «Тойота-Аристо»). Кузов: седан, заводской индекс начинался с 16. Бензиновые двигатели: Р6, 3,0 л, 168 кВт/228 л.с. или 161 кВт/219 л.с. (степень сжатия 10,5 и 10,0 соответственно); V8, 4,0 л, 216 кВт/294 л.с. Привод задний, А5.

1998 г. Бензиновый двигатель Р6, 3,0 л, 163 кВт/222 л.с.

1999 г. Крэш-тест Американского института безопасности дорожного движения (IIHS): наивысшая оценка G за фронтальный удар.

2000 г. Бензиновый двигатель V8, 4,3 л, 208 кВт/283 л.с.

2001 г. Рестайлинг: облицовка радиатора с измененным рисунком, задние фонари с гладкими (без рассеивателя) стеклами, алюминиевые ободки вокруг приборов, блестящая эмблема в центре руля. Изменения в цветовой гамме и текстуре обивки салона.

2004 г. Представлена модель третьего поколения.

Колодцы щитка приборов «оживают» с поворотом ключа, а стоит его извлечь, как рулевая колонка отъезжает вперед-вверх, облегчая посадку-высадку. У этой машины «торпедо» пока не скрипит.

рого подчас непросто. На дилерскую диагностику, как она ни дорога, лучше не скупиться, к тому же проверить днище и состояние агрегатов под ним без подъемника сложно – дорожный просвет маловат.

Снизу порой недостает пластикового аэродинамического обвеса – его частенько теряют на ухабах. При пробегах свыше 100–120 тыс. км нередко потеет задний сальник двигателя. Как правило, до обильной течи он протянет еще 20–30 тыс. км, однако менять манжету все же придется. При этом бывает сложно отсоединить трубки гидравлики автомата – они от коррозии «срастаются» со штуцерами. Поэтому, не дожидаясь ремонта, рекомендуем очистить и обработать соединение антикором (главное – заменить им грязь в зазоре между трубкой и гайкой).

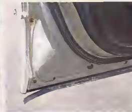
В остальном АКП достаточно надежны. Серьезных поломок дилеры не припоминают, но и доводить до них не стоит – не реже 80 тыс. км меняем масло. При агрессивной манере вождения оно может потемнеть, запахнуть гарью и потребовать более ранней замены, проводить которую рекомендуем с рециркуляцией (дилеры используют для этого специальную установку). Полная замена нелишняя и для авто, чей пробег вызывает сомнение, или «американцев» – их масло зачастую не первой свежести.

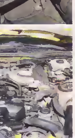
Задняя «многорычажка» довольно долговечна, но при регулярных перегрузках готовьтесь через 60 тыс. км менять подшипники ступиц, а через 70–100 – рычаги в сборе с шаровыми и сайлент-блоками.





Болезнь пожилых GS (этот экземпляр 1998 г., 135 тыс. км) – «цветение» отбортовок дверей и отстающие уплотнители; не ленитесь покрывать их силиконовой смазкой.





Все моторы (на фото 3,0 л) весьма надежны, кроме «расходников», почти ничего не просят. Не экономьте на свечах! Дешевые долго не живут, а менять их непросто – надо разбирать часть впускного тракта.



На автомате натяжителя есть метки предельного удлинения поликлинового ремня, правда, чаще он требует замены от старости, когда резина покрывается трещинками.

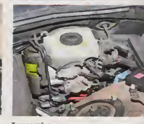
СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика электронных систем	3360
Полная диагностика авто	6240
Замена масла и фильтра двигателя	960
Замена масла АКП (полная замена)	4480
Замена свечей зажигания (Р6/V8)	2500/1920
Замена ремня ГРМ (Р6/V8)	4000/5300
Замена втулок стабилизатора	960
Проверка/регулировка углов установки колес	2240/4800
Нормочас	1600

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	6980/17 900
Бампер передний/задний	14 250/14 250
Блок-фара/задний фонарь	12 950/5380
Капот	18 620
Фильтр масляный/топливный/воздушный	480/1300/790
Фильтр салона	1320
Комплект ГРМ (Р6/V8)	4090/8360
Тормозные диски передние (пара)	9640
Нижний рычаг задней подвески (1 шт.)	4890
Верхний рычаг задней подвески (1 шт.)	20 150
Втулка стабилизатора передней/задней подвески (1 шт.)	620/380
Подшипник задней ступицы (1 шт.)	3510


Штуцера гидравлики «автомата» нередко закисают от нашей соли. Чтобы этого избежать, обработайте их антикором и – главное – заполните им зазор между трубкой и гайкой.


Тормозной насос упрощает замену жидкости: при включенном зажигании нажимаем на педаль (нужен помощник или упертая в сиденье палочка) и отворачиваем штуцер прокачки в заднем механизме.

Передняя подвеска на двойных поперечных рычагах. Шаровые опоры, стойки стабилизатора и сайлент-блоки при бережной эксплуатации легко выхаживают 150 тыс. км…



…а вот втулки стабилизатора начинают постукивать уже через 35–40 тысяч. Благо менять их несложно – деталь разрезная, просто надеваем ее на пруток.



ЧТО В РЯД, ЧТО ВЕЕРОМ

Моторы в целом весьма надежны. Все механические поломки случались из-за неграмотной замены ремня ГРМ. Здесь важно не только «поймать» метки на шкивах, но и правильно установить на распредвале муфту механизма VVTi, меняющего фазы газораспределения. Столь ответственную работу не стоит доверять кому попало, тем более что требуется она нечасто: на моторах 2JZ-GE (рядная «шестерка») – через 100 тыс. км, а на 1UZ-FE и 3UZ-FE (V8, 4,0 и 4,3 л соответственно) – через 150 тысяч. Правда, недавно срок замены уравняли – 100 тыс. км (в соответствии с новым сервисным меню для России), объяснив снижение интервала для V8 более тяжелыми условиями эксплуатации. Советуем принять нововведение как закон: ведь обрыв ремня чреват дорогущим ремонтом.

Радиатор двигателя у нас долго не живет, трескаются его пластиковые бачки, хотя массовым этот дефект не назовешь. Кстати, «Лексус» в этом не одинок. На многих других авто случаются те же проблемы, о чем мы писали в предыдущих материалах рубрики. «Мутацию» пластмассы, по мнению всех дилеров, вызывают антигололедные реагенты, а универсального противоядия, увы, пока никто не придумал. Остается одно – следить за температурным режимом двигателя!

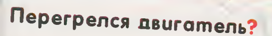
Зато наше топливо в целом пришлось моторам по вкусу, если, конечно, не нарветесь на явную отраву с переизбытком металлсодержащих присадок, которые убивают свечи. Обидно, когда свежий комплект начинает хандрить уже через 10–15 тыс. км, ведь поменять его непросто. Чтобы подобраться к свечам центральных цилиндров «шестерки», надо снять часть впускного тракта. На V8 работа хоть и выглядит проще, но свечи дороже, ведь их на пару больше. Оттянуть замену до положенных 40 тыс. км (если повезет – до 50–60) можно, если объезжать стороной сомнительные заправки. При этом повышается шанс сберечь форсунки от засмоления. Впрочем, их промывка требуется нечасто – в среднем через 60–80 тыс. км.

Других проблем с моторами почти нет, разве что к 200 тыс. км порой начинает завывать ролик натяжителя поликлинового ремня, который можно поменять отдельно.

БОРЬБА С ВЕСОМ

А вот сайлент-блоки задней подвески отдельно не продают – только в сборе с рычагами. Срок их замены сильно зависит от нагрузок; если пренебрегать инструкцией, будьте готовы раскошелиться на нижние рычаги через 100 тыс. км, а на верхние шаровые (они тоже идут в сборе с рычагами) – через 70–80 тысяч. При бережной эксплуатации все элементы «многорычажки» служат 160–180 тыс. км и более. Условно слабые места – подшипники ступиц, которые могут загудеть через 60 тыс. км, и втулки стабилизатора поперечной устойчивости, стук в которых возможен к 30 тыс. км, но чаще они дотягивают до 40–50 тысяч. Столько же служат их аналоги в передней подвеске, для которой другие поломки редки, разумеется, если не злоупотреблять ее возможностями.

Полезная химия



Перегрелся двигатель?

Упала компрессия в цилиндрах, увеличился расход масла?



Причина — закоксованные кольца

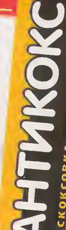
Решение — АНТИКОКС!!!

Как действует АНТИКОКС?

Специальные солюбилизирующие компоненты моментально растворяют самые сложные, в том числе высокотемпературные, лаковые отложения и освобождают залегшие поршневые кольца. Размягченные и растворенные лаки и шламы выводятся вместе с отработавшими газами.

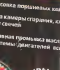
АНТИКОКС легко убирает нагар, смоляные загрязнения и очищает кольца, поршневые канавки, рабочие поверхности поршней и цилиндров до уровня технической чистоты. После применения не требует замены моторного масла!

- Выравнивает компрессию по цилиндрам
- Снижает шум при работе двигателя
- Удаляет отложения со свечей зажигания (накаливания)
- Снижает уровень вредных выхлопов в атмосферу





ЛУЧШИЙ ПРОДУКТ АВТОСЕРВИСА



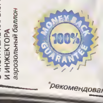




ПОЛЕЗНЫЕ ДОБАВКИ VERYLUBE







Особые преимущества

- **РЕЗУЛЬТАТ ЧЕРЕЗ 10–15 МИНУТ**
- **НЕ ТРЕБУЕТ ЗАМЕНЫ МАСЛА**
- **УДОБЕН В ИСПОЛЬЗОВАНИИ**
- **УНИВЕРСАЛЕН**
  применяется как для бензиновых, так и для дизельных двигателей

В случае отсутствия результата мы вернем Вам деньги!

*рекомендованная цена



verylube.com

Генеральное представительство в России: (495) 788-96-03, 788-96-04, 542-41-22;

ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ

<table>
<tr><th rowspan="2">Затраты* (ремонт и ТО у дилера)</th><th colspan="2">Стоимость, руб.</th></tr>
<tr><th>GS300</th><th>GS430</th></tr>
<tr><td>Средняя цена трехлетнего авто с пробегом 75 тыс. км</td><td>867 000</td><td>965 000</td></tr>
<tr><td>Стоимость ТО 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)</td><td>93 200</td><td>95 300</td></tr>
<tr><td colspan="3">Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)</td></tr>
<tr><td>Тормозные колодки передние (три комплекта, замены на 90, 120 и 150 тыс. км)</td><td colspan="2">14 670</td></tr>
<tr><td>Тормозные колодки задние (два комплекта, замены на 80 и 120 тыс. км)</td><td colspan="2">6830</td></tr>
<tr><td>Тормозные диски передние (один комплект, замена на 90 тыс. км)</td><td colspan="2">10 920</td></tr>
<tr><td>Тормозные диски задние (один комплект, замена на 120 тыс. км)</td><td colspan="2">10 450</td></tr>
<tr><td>Втулки стабилизатора (два комплекта на авто, замены на 80 и 120 тыс. км)</td><td colspan="2">8200</td></tr>
<tr><td>ИТОГО</td><td>1 011 270</td><td>1 111 370</td></tr>
<tr><td>Средняя цена шестилетнего авто с пробегом 150 тыс. км</td><td>638 000</td><td>673 000</td></tr>
<tr><td>Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**</td><td>373 270</td><td>438 370</td></tr>
<tr><td>Расход топлива в городском цикле, л/100 км (данные производителя)</td><td>16,0</td><td>17,3</td></tr>
<tr><td>Расходы на топливо при средней цене 20,2 руб./л</td><td>242 400</td><td>262 100</td></tr>
<tr><td>Стоимость 1 км пробега***</td><td>8,21</td><td>9,34</td></tr>
<tr><td colspan="3">Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)</td></tr>
<tr><td>Промывка форсунок</td><td colspan="2">4800</td></tr>
<tr><td>Поликлиновой ремень</td><td>1950</td><td>3040</td></tr>
<tr><td>Рычаги задней подвески в сборе (две стороны)</td><td colspan="2">57 600</td></tr>
<tr><td>Подшипник задней ступицы</td><td colspan="2">3800</td></tr>
<tr><td>Амортизаторы задние (пара)</td><td colspan="2">7860</td></tr>
<tr><td>Радиатор системы охлаждения двигателя</td><td>15 390</td><td>16 510</td></tr>
</table>

** Цены на январь 2008 г. ** Без учета инфляции и ДТП. *** С учетом расходов на топливо*

Средний срок службы передних тормозных колодок – 30 тыс. км, задних – 35–40 тысяч. Если любите «зажигать», готовьтесь менять их намного чаще, соответственно через 10–15 и 15–20 тысяч. Дисков в среднем хватает на три комплекта колодок, но случаются и более ранние замены, когда при короблении остаточная толщина не позволяет их проточить.

Других проблем с тормозами нет, но помните про особенность прокачки системы, например, в случае замены шланга или жидкости: из-за наличия ABS, совмещенной с TRC и VSC (трэкшн-контроль и электронная система стабилизации), задний контур прокачиваем при включенном зажигании и нажатой педали тормоза! Передний же – как обычно, самотеком с подпором воздуха в тормозной бачок.

Как видите, даже надежная модель имеет слабые места. Однако проблем столь мало, что, пожалуй, «Лексус-GS» в своем классе можно принять за эталон – хотя и недешевый в содержании. □

Благодарим «ТОЙОТА ЦЕНТР БИТЦА» – подразделение «СП БИЗНЕС-КАР» за помощь в подготовке материала.

В багажнике есть проушины, ремешки и сетка для крепления поклажи. Жаль лишь, что кинематика петель не продумана – они съедают приличную часть объема.



Особый SEAT

по специальным ценам



SEAT предлагает особые, «богатые» комплектации, созданные для российского рынка по специальным ценвм. Абсолютно все автомобили испанского завода подготовлены к российским дорогам, оснащены подушками безопасности и ABS.

Кондиционер либо климат-контроль, электроусилитель руля, регулировка рулевой колонки в 2-х плоскостях, электростеклоподъемники, центральный замок, электрорегулировка зеркал, атермические стекла, двойная оцинковка кузова (гарантия 12 лвт от сквозной коррозии) – также присутствуют во всех автомобилях SEAT.*

Автомобильный бренд SEAT - испанское подразделение концерна Volkswagвn. Автомобили SEAT - это, в первую очередь, неповторимый дизайн, спортивный стиль, неоспоримое качество и доступная эксклюзивность. SEAT ярко подчеркнет индивидуальность и позволит быть самим собой.

Все автомобили SEAT собираются на конвейере одного из самых современный заводов в Европе, а городе Марторелль (Испания).день это один из самых компактных и современных заводов в Европе.

*Более подробная информация об автомобилях, комплектациях и цвнах во всех дилерских центрах SEAT.

SEAT

Реклама. Товар сертифицирован

Горячая линия SEAT в России: 8 800 700 73 28

Москва «Барселона-Авто» тел.: (495) 221-00-47, Санкт-Петербург «Родригес Гараж» г., (812) 331-77-70, «Сигма Моторс» (812) 320-50-50; Тюмень «Феникс плюс» тел.: (3452) 64-31-54, Уфа «Акцент Моторс» тел.: (347) 232-18-88; Самара «Машина» тел. (846) 267-31-37; Набережные Челны «Авто-Град» тел: +7(8552)39-99-39; Челябинск «Лиман-Авто» тел. (351) 282-26-22; Сургут «Автомобилист-Альянс» тел.: (3462) 50-30-71; Омск «Джинни Моторс» тел.: (3812)53-60-53; Ростов-на-Дону «Артекс» (883)211-08-22



Полный парад

Всем, как известно, не угодишь, но попробовать все же стоит. Многие автопроизводители так и делают, поставляя в различные страны одну и ту же модель в разных комплектациях. Национальные особенности «Форда-Фокус» первого поколения изучал Денис Кузин. Фото: Георгий Садков.

На вторичном рынке можно встретить не только родные всеволожские авто, но и пришельцев из стран Америки и Европы. Однако разобраться в привалившем изобилии не так-то легко – предварительно необходимо расставить приоритеты.

ЧУЖАЯ РОДНЯ

Официально у нас продавали машины с тремя типами двигателей: 1,6-литровый восьмиклапанный Duratec (100 л. с.), 1,8-литровый шестнадцатиклапанный Zetec-E (115 л. с.) и его двухлитровый более мощный аналог (130 л. с.), причем последний комплектовали лишь автоматической коробкой передач. У европейцев, главных потребителей машин «гольф-класса», выбор был куда шире: от младшего мотора 1,4 л (75 л. с.) до двухлитрового монстра мощностью 215 л. с. В промежутке расположились различные варианты двигателей 1,6 и 1,8 л. Не обошлось, разумеется, и без дизелей – как атмосферных (1,8 л, 75 л. с.), так и с турбонаддувом (1,8 л, 90 и 115 л. с.). В США «Форд» предлагал только бензиновые моторы более солидных объемов – 2 (от 110 до 172 л. с.) и 2,3 л (147 и 153 л. с.).

На все рынки поставляли полный ассортимент кузовов – седан, хэтчбек (три или пять дверей) и универсал. Однако единая форма не означала общности содержания – варианты комплектации были составлены с учетом национальных особенностей.

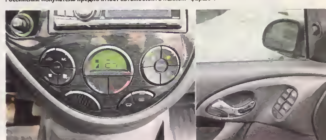
Так, в Европе сделали ставку на экономичность и безопасность. Самая распространенная версия выглядит приблизительно так: дизельный двигатель (либо бензиновый 1,6 л), 4–6 подушек безопасности, подогрев зеркал, сидений, лобового стекла, антиблокировочная и антипробуксовочная системы, крепление «изофикс» для детских сидений (встречается только в европейской серии!), передние электростеклоподъемники, кондиционер и велюровый салон.

Американцы в среднем куда менее привередливы – в их типовой набор входит обычно двухлитровый мотор с автоматом, велюровый салон, кондиционер, пара электростеклоподъемников, две подушки, обязательный круиз-контроль и, пожалуй, ABS (хотя автомобили без оной на нашем вторичном рынке также попадаются). Куда реже встречаются бортовой компьютер, антипробуксовочная система, зеркала с электроприводом, кожаный салон и люк.



Один из племени: всеволожский «Фокус».


Российский покупатель предпочитает автомобили в полном «фарше».





Аскетичные американцы экономят на комфорте, но автомат любят.





НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ «ФОРДА-ФОКУС I» НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

	Россия			Европа			США
	1,6 8V	1,8 16V	2,0 16V	1,4 16V	1,6 16V	1,8 TDCi	2,0i 16V
Мощность	100 л.с.	115 л.с.	130 л.с	75 л.с	100 л.с.	115 л.с.	130 л.с.
Крутящий момент	140 Н·м	160 Н·м	160 Н·м	125 Н·м	143 Н·м	250 Н·м	183 Н·м
Кузов	хэтчбек/седан/универсал			хэтчбек/универсал	хэтчбек/седан/универсал		хэтчбек/седан/универсал
Коробка передач	МКП		АКП	МКП	МКП/АКП	МКП	МКП/АКП
Особенности	Подвеска и программа пуска двигателя адаптированы к российским условиям			Широкий выбор экономичных двигателей и средств безопасности			Мощные двигатели и коробка-автомат

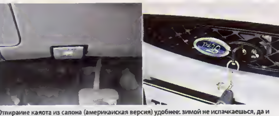




Приобретая автомобиль из-за океана, будьте готовы к иной системе мер и весов.

Были и специальные серии, выпускаемые раз в году. Например, «Кона эдишн» комплектовали велосипедом (!), багажником для его перевозки, ковриками и чехлами с логотипом. Для меломанов строили «Сони лимитед эдишн» с сабвуфером и трехполосной акустической системой одноименной фирмы общей мощностью 460 Ватт! (Еще одна «музыкальная шкатулка носила название «Мак аудио».) Не обошли стороной и «кафе рейсеров» – под шильдиками «Стрит эдишн» скрывались спортивные кресла, заниженная подвеска, огромные легкосплавные колеса и тюнинговый обвес. Впрочем, застать эксклюзив во вторичной продаже непросто – такие модели обычно привозят на заказ.

У русских – свои гордость и особенная логика: при относительно невысоком уровне доходов народ предпочитал



Отпирание капота из салона (американская версия) удобнее: зимой не испачкаешься, да и замок не закисает от попавшей в него воды и соли.

чуть ли не самые навороченные варианты. При этом кожаный руль, литые колеса, противотуманные фары и дорогая музыка запросто уживались с отсутствием ABS и одной-двумя подушками безопасности (и то лишь потому, что «слова из базы» не выкинуть). Зато все российские машины снабжены специальной программой управления двигателем (для облегчения холодного пуска) и более длинными пружинами, обеспечивающими солидный дорожный просвет. И это не единственный аргумент в пользу «наших».

ЧУЖОЙ МОНАСТЫРЬ

Покупателям европейских версий «Фокуса» неприятный сюрприз может преподнести дизельный двигатель. Неадаптированные к нашему топливу и климату, эти моторы наверняка потребуют более тщательного, а главное, квалифицированного ухода. Но дилеры с «чужими» модификациями связываться не любят: ведь при отсутствии плановых ТО (владельцы б/у машин с закончившейся гарантией предпочитают сервисы подешевле) невыгодно держать оборудование и обучать персонал для случайных клиентов. Да и запчасти никто впрок хранить не станет. Вся надежда – на неавторизованные сервисы. Но дизель – штука тонкая, тут как повезет.

Еще хуже владельцам подержанных «американцев». К проблеме обслуживания и запчастей добавляются иные – юридического характера. Самая популярная – несоответствие «их» светотехники нашим ГОСТам. Правда, власти объявили временное перемирие, однако могут нарушить его в любой момент. Кроме того, на американских авто, в том числе и на «Фокусе», нет номера двигателя, что часто вызывает проблемы (финансовые) при постановке на учет. Есть кое-что и по мелочи: не подойдут места крепления номерных знаков (а изменение установки заднего потянет перенос его освещения), а вместо привычных литров с километрами придется привыкать к милям и галлонам. Впрочем, нашего покупателя этими трудностями не испугаешь. Главное, что такого ассортимента подержанных «фокусов» нет нигде в мире. Значит, мы по-прежнему впереди!

«Фокус RS» дал старт успехам «Форда» в чемпионате мира по ралли.



Право-ведение

Стабильный спрос на авто, за руль которых чаще садятся от тротуара, объясняется сравнительно низкой ценой при высоком качестве. Пути их покупки разведывали Игорь и Юрий Козловы. Фото: Константин Якубов и Александр Кульнев.

Отправляться в Японию или во Владивосток жителям европейской части невыгодно: перелет в один конец – от 9000 рублей, а обратно своим ходом и того дороже. К тому же неблизкий путь чреват внеплановыми издержками. Поэтому поищем приемлемые варианты на месте: через специализированную фирму, на рынке и по объявлению.

ЖУРАВЛЬ ПО НЕБУ ЛЕТИТ

Фирм, занимающихся покупкой и доставкой авто из Японии, в интернете великое множество. При выборе ориентируйтесь на оборот и опыт работы: чем они больше, тем меньше для вас вероятность потерять обязательный задаток. Сумма эта, как правило, в крупных компаниях колеблется от $500 до 10% от конечной стоимости авто, выбор которых огромен: на вторичном рынке каждая марка представлена двумя десятками моделей – от карликовых «горожан» до огромных грузовиков. Секрет прост – тамошние владельцы стараются избавиться от старья задолго до пробега 100 тыс. км. Ведь потом машина облагается «драконовским» налогом (шакен), и содержать ее становится разорительно.

Остановиться на конкретном варианте порой непросто, поэтому фирмы-посредники часто используют «дилерскую схему», когда персональный менеджер не только поможет с выбором модели, но и будет вести дело вплоть до вручения заветной покупки.

Однако подписывать договор впопыхах не следует – внимательно его изучите, особенно сноски мелким шрифтом. Совет не праздный, ведь риски посредника страхует покупатель. Как, например, поделить убытки, если автомобиль при транспортировке серьезно повредят или, того хуже, утопят в океане? Зачастую в бумагах о таком форс-мажоре нет ни слова, поэтому спорные вопросы, в том числе возврата денег в случае отказа от покупки, лучше решить «до кассы», чем после в суде.

Навестить посредника до завершения сделки придется, по меньшей мере, еще раз – когда нужную машину отыщут на аукционе в Японии, на что нередко уходит больше недели. Зачастую комплектация отличается от оговоренной, но, как правило, несущественно. Например, серый цвет может оказаться серебристым, а подогрев сидений будет совмещен с венти-



Из двух «тойот-ипсум» (Ipsum) не повезло правой: похоже, в вагоне-«сетке» ей досталось не самое лучшее место, поэтому весь передок в сколах. Правда, и просят за нее меньше.

НАБЛЮДЕНИЯ И ПРАКТИЧЕСКИЕ СОВЕТЫ

1. При покупке авто с «правым рулем» обязательно обратите внимание на светотехнику – в конечном итоге она должна соответствовать действующим российским стандартам.

2. Заказывая машину на аукционе через фирму-посредника, будьте готовы отдать аванс, а порой и полную стоимость лота, и ожидать покупку до трех месяцев.

3. Подписывая договор с посредником, внимательно изучите все пункты – лучше потерять полчаса здесь, чем недели и месяцы в судебном процессе.

4. Готовьтесь к тому, что дефектов на кузове почти всегда будет больше, чем отмечено в «аукционнике», особенно если авто доставляли «в сетке» по железной дороге.

5. Покупая машину на рынке, постарайтесь, если это возможно, сверить «аукционник» с архивом конкретного аукциона (основных в Японии – четыре).

ляцией. Здесь надо либо продолжить поиск, либо согласиться с найденным вариантом. Правда, познакомиться с будущим приобретением можно лишь виртуально – по фото и записям в оценочном листе, так называемом «аукционнике».

Полученные сведения, как правило, достоверны: пробег японцы редко скручивают (там за это наказывают), к тому же почти все авто проходят ТО на фирменных сервисах. Да и щепетильности островитянам не занимать – при заполнении «аукционника» приемщик отмечает даже мельчайшие дефекты. Известны случаи, когда отмеченный в бумаге скол краски на поверку оказывался битумным пятнышком. А вот сколько повреждений добавится по прибытии авто, угадать сложно. Оторванные при такелажных работах бамперы, конечно, отремонтируют (или заменят) бесплатно, но незначительные царапины и прочую «мелочь» вылизывать никто не станет. Придется смириться – либо вовсе отказаться от покупки.

В случае положительного решения автомобиль ждут проводы на родине, разгрузка во Владивостоке, растаможка (на все уходит около трех недель) и дальняя дорога в вагоне-«сетке» по Транссибу (еще две недели) или морем до Финляндии, Новороссийска или Калининграда (примерно два месяца). Следить за этой тягомотиной можно через интернет в режиме «онлайн» – многие компании предоставляют такую возможность. Однако не проще ли подыскать экземпляр дома на рынке?

БАЗАРНЫЙ ДЕНЬ

Ехать на торговище разумнее в выходные – выбор богаче и, главное, больше продавцов толпятся у своего товара, охотно позволяя посидеть внутри и даже прокатиться. Задачи у каждого свои, но цель общая – убедить потенциального покупателя, что его машина – лучшая. Верить на слово не стоит – авто с транзитными номерами Приморья, к примеру, нередко оказываются «конструкторами». Их ввозят по частям (экономят на «таможне»), затем собирают и, легализовав, выставляют на продажу. «Аукционник» в этом случае наверняка липовый, но распознать под-



Русскоязычной инструкции к яраворуьным авто не прикладывают – осваивать опции приходится «методом тыка».

ЦЕНЫ НЕКОТОРЫХ МОДЕЛЕЙ С РАЗНЫМ РАСПОЛОЖЕНИЕМ РУЛЯ

Авто с правым рулем, год	Цена, руб.	Леворульный аналог, год	Цена, руб.
«Тойота-Королла Ранкс», 2004	360 000	«Тойота-Королла», 2004	425 000
«Томота-Альтеца», 2002	430 000	«Лексус IS200», 2002	680 000
«Тойота-Харриер», 2001	665 000	«Лексус RX300», 2001	675 000
«Мицубиси-Кольт», 2004	280 000	«Мицубиси-Кольт», 2004	360 000
«Хонда-Фит», 2002	290 000	«Хонда-Джаз», 2002	340 000

дельный в полевых условиях невозможно: ведь в отличие от денег, у него нет никакой защиты. Поэтому внимательно изучаем «вторичные признаки».

Например, в ПТС на черный «Ленд Крузер» значится неведомый мотор V8 в 130 л.с. – заниженная мощность позволяет сэкономить на транспортном налоге. Но государство не обманешь, да и с ГАИ проблем не избежать. Известен случай более чем годовой волокиты с регистрацией похожего варианта – 280-сильной «Субару-Импрезы», у которой в документах значилось лишь 135 «лошадок».

«Тойота-Приус» (гибрид, 2002 г., $13 тыс.) показалась неплохим вариантом, однако дефекты, отмеченные в «аукционнике», не совпали с местами реального ремонта. Значком W1 (см. табл.) на бумаге отмечено левое переднее крыло, в то время как редакционному дефектоскопу «не понравилось» правое, а продавец, завидев неведомый прибор, поспешил «заговорить зубы» преимуществами гибридного привода и даже предложил проверить истинность лота на сайте аукциона. Это не более чем маркетинговая уловка: ведь навыками архивариуса владеют не все, и даже если «база ответит», не факт, что несведущий житель провинции сумеет разобраться во всех закорючках.

Но на рынке немало и приемлемых предложений. На «Хонде-Сивик» (2002 г., 1,5 л, 74 тыс. км, $13 200) не нашлось ни одного изъяна, как и на «Тойоте-Витц» 2000 года (аналог «Яриса» предыдущего поколения). В «Тойоте-Приус» (2001 г., 89 тыс. км, $12 500) «умерла» одна из восьми банок тяговой батареи, о чем продавец честно предупредил. Заменить ее не так дорого (2500–3000 руб.), а других проблем авто, похоже, не сулит. «Тойота-Приус» 2004 года (нового поколения) избежала даже мельчайших сколов на передке (машину доставили морем) и выглядит только что сошедшей с конвейера, однако цена $18 800 показалась «кусачей». Может, в частных объявлениях ценники поскромнее?

ИЗ ТРЕТЬИХ РУК

Действительно, цены у частников в интернете пониже – машины уже «хлебнули» российской действительности, и почти у каждой третьей есть следы уличных боев. Причем наиболее часто повреждения достаются левому борту (у леворульных, заметьте, – наоборот). Например, у «Мазды-Демио» 2000 года (предыдущее поколение) с пробегом 98 тыс. км, за которую просили 145 000 руб., оказалось несильно помято переднее левое крыло, расколот бампер и левая секция «воротничка» в блок-фаре. Отремонтировать такую машину (детали, плюс покраска) обойдется примерно в 30 тыс. руб., а учитывая подоспевшие к замене ремень ГРМ (меняется на 100 тыс. км), аккумулятор и резину – еще около 25. Просуммировав, находим покупку невыгодной, так как средняя цена аналогичного авто без повреждений – около 185 000 руб., а «наша» обходится в 200 тысяч, да с заботой о ремонте в нагрузку

Несмотря на «неправильный» руль и проблемы с доставкой, праворукий рынок сдаваться не собирается, пока автолюбитель охотно поддерживает его рублем. Правда, ездить «против шерсти», по крайней мере, некомфортно, не вспоминают об этом лишь по большим праздникам – экономические аргументы для многих главнее всех остальных.

РАСШИФРОВКА НЕКОТОРЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ В «АУКЦИОННИКЕ»

Общая оценка состояния автомобиля:

5	Почти новый, с пробегом до 25 000 км
4,5	Отличное, с минимальным количеством царапин и вмятин
4	Хорошее, но есть царапины, вмятины, ремонтированные места, возможны замены деталей
3,5	Небольшие царапины, вмятины, сколы. Возможно, потребуется чистка салона или замена деталей
3	Кузов имеет очевидные вмятины и царапины, нуждается в ремонте. Второе значение – пробег более 110 тыс. км
2	Заметные вмятины и царапины. Возможен кузовной ремонт. Второе значение – заявлен большой пробег
1	Плохое техническое состояние
0, A	Аварийный автомобиль, восстановленный с высоким качеством. При ремонте не затрагивались силовые элементы
R	Автомобиль, восстановленный после серьезной аварии

Классификация царапин:

A1	Царапина по лаку
A2	Царапина по краске
A3	Царапина по металлу
A4	Заметная царапина, больше 20 см
A5	Покрывает всю панель или больше

Классификация вмятин и прочих дефектов кузова.

U1	Вмятина меньше 5 см
U2	Вмятина около 10 см
U3	Вмятина больше 12 см
E	Маленькая вмятина от камешка
P	Окрашенное место, возможно, отличающееся по цвету
G	Царапина на лобовом стекле
C	Ржавчина
X	Деталь, требующая замены
W	Участок отремонтирован и покрашен
W1	Незаметный ремонт
W2	Заметный ремонт
W3	Очень заметный ремонт
XX	Деталь меняли

Цены на подержанные автомобили (в тыс. рублей)*

Модель	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
МАЛЫЙ КЛАСС													
«Ауди-А2»	м.д.	520 480	480 410	420 350	390 340	390 315	390 310	–	–	–	–	–	–
ВАЗ-1111	118 70	90 40	78 55	65 50	58 40	53 30	48 28	45 25	36 20	35 17	30 15	25 12	20 10
«Дэу-Матиз»	225 180	190 150	170 135	160 130	160 125	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	–	–	–	–
«Лада-Калина»	240 180	220 180	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Мерседес-А»	м.д.	м.д.	550 485	520 415	460 360	420 340	350 275	320 240	315 240	–	–	–	–
«Мини-Купер» «Купер S»	1040 820	750 520	750 505	630 465	570 460	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
«Мицубиси-Кольт»	430 370	425 340	400 310	315 220	270 215	255 180	210 170	200 155	200 155	195 150	165 125	м.д.	135 115
«Ниссан-Микра»	405 340	375 325	350 280	330 200	235 180	220 180	200 160	170 145	165 140	145 125	м.д.	м.д.	130 80
«Опель-Корса»	360 265	350 260	330 250	320 240	300 210	290 180	210 160	210 155	180 150	175 135	150 130	150 120	170 100
«Пежо-206»	385 300	370 290	355 265	330 240	320 215	265 210	250 200	245 195	215 180	–	–	–	–
«Рено-Клио»	430 390	м.д.	335 195	305 190	265 190	225 165	200 155	200 150	м.д.	185 100	175 90	115 80	100 70
«Ситроен-С2»	450 350	430 300	400 300	340 290	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Ситроен-С3»	455 340	385 300	355 270	350 250	345 240	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
«Сузуки-Игнис»	412 355	385 310	375 300	360 295	310 280	300 250	м.д.	–	–	–	–	–	–
«Тойота-Ярис»	500 400	м.д.	480 320	420 270	350 270	320 240	275 220	250 180	м.д.	–	–	–	–
«ФИАТ-Пунто»	м.д.	м.д.	300 260	300 240	300 205	240 190	205 150	190 120	160 110	150 100	м.д.	м.д.	м.д.
«Фольксваген-Поло»	м.д.	м.д.	395 310	335 240	335 235	330 185	370 180	235 180	230 180	210 135	175 130	170 130	м.д.
«Форд-Фиеста»	380 320	375 280	330 280	310 280	320 205	м.д.	200 175	м.д.	165 95	135 95	м.д.	90 45	м.д.
«Хендай-Гетц»	370 270	350 270	340 250	310 240	280 230	–	–	–	–	–	–	–	–
«Хонда-Джаз»	450 375	445 340	395 335	375 310	360 300	–	–	–	–	–	–	–	–
«Шевроле-Авео»	330 280	325 280	320 280	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Шкода-Фабия»	345 275	310 265	300 240	290 220	290 205	280 200	230 195	м.д.	–	–	–	–	–
КОМПАКТ КЛАСС													
«Ауди-А3»	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	480 400	450 320	400 320	330 300	320 260	290 230	270 220	–	–
ВАЗ 2104	130 100	120 95	105 80	100 75	95 69	87 58	79 48	68 45	65 40	62 35	56 30	50 25	45 20
ВАЗ-2105	125 80	115 70	95 65	86 55	80 50	76 46	71 42	65 38	60 35	55 30	50 25	45 70	40 15
ВАЗ 2106	–	113 95	96 72	85 73	82 62	80 58	75 53	69 44	64 38	58 33	53 27	48 22	44 18
ВАЗ-2107	135 100	125 95	110 89	100 84	90 67	84 80	79 54	74 49	70 46	64 40	60 33	55 26	50 70
ВАЗ-2108, -2114	205 170	185 150	170 130	155 125	140 115	130 100	115 92	110 70	98 68	80 62	76 56	72 48	70 42
ВАЗ-2109	185 155	175 150	165 130	155 115	140 100	135 92	118 85	110 72	100 68	82 62	76 55	72 43	70 40
ВАЗ-21099	м.д.	м.д.	175 135	160 125	145 115	130 110	120 96	110 84	100 72	92 68	85 80	78 52	69 47
ВАЗ-2110	260 180	220 170	195 155	182 142	170 138	150 125	145 100	125 90	115 80	100 70	м.д.	м.д.	–
ВАЗ-2111	250 180	220 170	190 140	170 125	155 115	140 110	120 95	115 90	м.д.	м.д.	–	–	–
ВАЗ-2112	260 210	250 175	210 155	200 145	170 130	180 120	150 115	м.д.	–	–	–	–	–
ВАЗ-2115	210 170	200 160	185 145	160 130	150 170	140 110	130 100	110 85	м.д.	м.д.	–	–	–
«Вольво S40»	710 520	700 510	650 390	430 320	390 280	388 270	385 250	310 240	300 200	275 200	275 190	м.д.	
«Дэу-Нексия»	250 195	230 170	200 160	185 145	170 130	165 120	160 115	135 90	120 90	115 85	100 75	95 70	–
ИЖ-2126	105 60	105 60	100 55	90 45	70 30	60 25	55 25	55 25	35 20	35 70	35 20	м.д.	м.д.
«КИА-Рио»	400 355	365 240	290 230	260 210	250 180	230 180	220 190	м.д.	–	–	–	–	–
«Мазда-323»	–	–	–	350 300	350 300	345 275	285 250	270 220	235 180	210 155	200 155	195 140	175 170
«Мазда 3»	560 440	540 440	525 410	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Мицубиси-Каризма»	–	–	м.д.	350 290	350 270	315 260	305 250	265 215	260 205	235 200	210 190	м.д.	–
«Мицубиси-Лансер»	500 360	470 350	450 330	400 310	320 230	305 200	240 182	240 180	200 160	195 170	185 110	170 100	140 90
«Ниссан-Алмера»	430 350	410 320	400 315	375 300	340 290	320 250	290 235	265 190	230 185	220 155	185 135	175 135	–
«Опель-Астра»	560 470	520 390	505 310	340 290	320 280	300 240	290 235	285 230	267 215	200 175	190 140	175 125	170 115
«Рено-Логан»	310 230	300 220	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Модель	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
«Рено-Меган»	560 390	420 340	380 315	355 240	320 225	310 205	300 180	240 150	230 150	180 135	145 100	м.д.	–
«Рено Символ» «Клио Символ»	335 265	310 250	255 180	240 175	230 165	215 155	200 135	м.д.	–	–	–	–	–
«Рено-Сценик» «Меган Сценик»	630 440	500 410	440 360	380 320	360 300	350 290	320 270	280 220	250 180	210 170	м.д.	–	–
«Ситроен-Ксара» «Пикассо»	530 405	400 360	450 300	380 300	350 300	345 280	340 275	м.д.	190 140	м.д.	–	–	–
«Сузуки-Лиана»	460 390	420 350	400 320	380 295	340 295	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
«Тойота Королла»	550 440	490 430	470 365	450 350	410 330	325 250	305 225	245 175	230 160	220 150	170 170	160 110	150 100
«Фольксваген-Бора»	м.д.	510 430	500 395	475 330	440 325	400 300	380 285	360 275	м.д.	–	–	–	–
«Фольксваген Гольф»	670 500	654 450	545 300	530 340	470 330	400 320	380 290	380 225	330 190	245 170	220 160	200 150	190 135
«Форд-Фокус»	520 415	450 320	380 275	350 250	335 245	315 235	290 220	245 200	245 200	–	–	–	–
«Форд-Фьюжн»	430 370	390 345	385 342	380 340	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–
«Хендай-Акцент»	320 270	300 250	270 220	255 300	255 200	240 195	225 185	200 135	180 125	135 105	135 90	135 80	м.д.
«Хонда-Сивик»	660 530	650 450	490 390	450 350	420 300	365 240	310 210	290 200	260 170	235 165	200 130	165 110	150 100
«Чери-Амулет»	260 205	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Шевроле-Ланос»	270 200	215 175	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Шевроле-Лачетти»	410 335	375 315	365 310	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Шкода-Октавия»	550 340	500 340	480 340	420 325	390 320	350 275	370 265	315 240	280 210	220 180	–	–	–
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Ауди-А4»	1150 800	1010 700	800 550	700 500	650 450	600 370	545 320	425 260	365 245	320 230	290 225	280 220	м.д.
БМВ 3-й серии	м.д.	950 585	860 560	800 530	730 500	625 445	525 395	470 345	410 300	350 250	270 210	250 195	230 170
«Вольво-850»	–	–	–	–	–	–	–	–	–	270 190	270 170	240 180	220 150
«Вольво-S60/V70»	1020 720	930 560	855 533	670 450	600 420	600 390	400 373	395 325	330 265	–	–	–	–
«КИА-Спектра»	330 280	325 270	325 260	300 255	285 235	280 220	–	–	–	–	–	–	–
«Мазда-626»	–	–	–	–	360 280	360 260	320 245	290 205	285 180	280 180	230 140	200 140	180 130
«Мазда-6»	720 510	600 480	560 445	550 440	500 420	–	–	–	–	–	–	–	–
«Мерседес-С»	1200 870	1015 700	860 650	750 550	720 500	650 430	570 340	425 340	375 280	360 270	340 255	330 220	280 200
«Мицубиси-Галант»	м.д.	м.д.	540 350	495 345	420 315	385 275	360 220	340 225	330 205	300 190	205 150	200 140	190 120
«Ниссан-Примера»	600 500	600 450	550 440	520 420	500 315	380 265	340 250	310 220	260 200	260 170	220 140	200 150	180 135
«Опель-Вектра»	700 530	630 475	600 410	555 390	470 375	375 300	350 260	310 240	280 200	260 200	245 180	170 130	170 100
«Пежо-406»	–	–	445 360	375 280	370 265	360 250	330 230	280 220	260 190	250 150	240 135	м.д.	–
«Рено-Лагуна»	610 465	605 380	450 375	450 330	420 325	340 320	295 200	260 190	260 160	230 160	230 160	180 130	180 120
«Субару Импреза»	900 610	875 500	870 450	870 430	630 430	550 470	440 320	380 225	335 215	280 200	250 175	235 150	210 150
«Тойота-Авенсис»	750 620	690 605	650 540	550 495	450 360	425 330	380 300	330 275	370 250	м.д.	–	–	–
«Хендай-Лантра» «Элантра»	470 345	380 300	340 280	350 275	325 260	305 250	295 245	215 160	200 160	195 155	180 90	150 90	120 85
«Хонда-Аккорд»	880 700	840 620	700 550	630 465	610 490	500 400	370 300	350 280	330 240	300 210	250 160	210 155	200 150
БИЗНЕС-КЛАСС													
«Ауди-100», А6	1690 1150	1550 1050	1260 660	850 570	740 505	625 450	620 410	475 380	450 340	370 280	330 220	340 210	320 200
БМВ 5-й серии	1720 1290	1470 990	1240 880	1100 650	830 580	650 480	590 420	500 350	470 340	405 300	330 250	300 190	260 170
«Вольво-S80»	1520 730	950 660	880 570	750 500	700 415	600 380	450 375	420 320	м.д.	–	–	–	–
ГАЗ-3102	м.д.	230 140	180 140	180 110	140 85	120 85	100 45	100 43	100 40	70 30	60 25	50 20	40 18
ГАЗ-3110	260 150	220 130	180 100	140 75	130 85	125 50	120 45	85 40	75 25	–	–	–	–
«Кадиллак CTS»	1350 1300	1000 915	900 740	850 720	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«КИА-Маджентис»	568 485	495 345	410 335	400 290	310 270	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
«КИА Опирус»	650 530	630 530	620 530	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Крайслер 300С»	1540 1000	1150 725	1100 720	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Лексус GS»	1405 1250	1380 1220	930 790	840 670	760 550	670 500	640 480	555 450	550 410	340 310	м.д.	м.д.	290 200
«Мерседес Е»	1620 1220	1430 990	1340 930	1170 800	1110 550	705 520	640 460	550 395	465 340	450 320	370 230	370 200	370 170

Цены на подержанные автомобили (в тыс. рублей)*

Модель	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
«Ниссан-Максима»	м.д.	930 / 575	680 / 500	660 / 490	530 / 370	475 / 360	450 / 330	355 / 290	340 / 280	300 / 200	270 / 190	260 / 170	150 / 120
«Опель Омега»	–	–	–	560 / 400	480 / 360	430 / 310	350 / 250	305 / 245	270 / 215	250 / 175	230 / 160	210 / 190	200 / 110
«Пежо-607»	м.д.	м.д.	670 / 570	620 / 470	550 / 430	475 / 365	470 / 365	м.д.	–	–	–	–	–
«Субару-Легаси»	1000 / 790	820 / 580	810 / 500	690 / 470	460 / 420	400 / 370	400 / 320	330 / 270	320 / 220	270 / 190	215 / 170	210 / 140	200 / 110
СААБ 9-5	м.д.	м.д.	730 / 500	530 / 470	525 / 415	450 / 350	440 / 320	380 / 250	365 / 230	м.д.	–	–	–
«Тойота-Кэмри»	980 / 730	790 / 590	715 / 500	690 / 470	610 / 420	450 / 355	380 / 285	355 / 275	345 / 260	305 / 185	230 / 175	215 / 170	205 / 135
«Фольксваген-Пассат»	850 / 610	780 / 560	620 / 450	580 / 425	560 / 415	470 / 380	445 / 310	385 / 280	345 / 270	320 / 250	295 / 190	220 / 180	210 / 140
«Форд-Мондео»	655 / 520	635 / 450	595 / 395	475 / 360	445 / 310	420 / 280	365 / 210	270 / 190	250 / 155	240 / 150	190 / 110	175 / 105	175 / 100
«Хендаи-Соната»	550 / 400	460 / 370	420 / 350	375 / 330	370 / 290	365 / 260	290 / 230	290 / 220	260 / 150	260 / 150	165 / 120	190 / 110	190 / 100
«Шевроле-Эванда» «Дэу Леганза»	640 / 455	460 / 355	460 / 355	–	340 / 280	330 / 240	300 / 230	230 / 185	225 / 175	225 / 170	–	–	–
«Шкода-Суперб»	680 / 580	650 / 490	610 / 480	560 / 470	560 / 365	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
«Ягуар S-Type»	м.д.	1650 / 840	1200 / 790	1200 / 775	950 / 620	605 / 460	505 / 405	500 / 400	м.д.	–	–	–	–
МИНИ ВЭНЫ И РАЗВОЗНЫЕ													
ВИС 2345	150 / 90	130 / 80	130 / 50	110 / 50	100 / 40	65 / 40	65 / 35	58 / 35	м.д.	м.д.	–	–	–
ГАЗ-2217	310 / 230	280 / 195	250 / 150	220 / 150	200 / 140	190 / 170	135 / 90	125 / 68	м.д.	м.д.	–	–	–
ГАЗ-2705	235 / 165	230 / 150	220 / 140	200 / 100	150 / 90	145 / 50	115 / 50	100 / 40	95 / 35	90 / 35	80 / 35	м.д.	–
ГАЗ-2752	300 / 195	230 / 165	190 / 150	170 / 125	130 / 80	120 / 70	115 / 90	110 / 50	м.д.	–	–	–	–
ГАЗ-3221	300 / 170	250 / 190	215 / 135	185 / 80	130 / 75	130 / 55	100 / 50	100 / 50	90 / 40	м.д.	м.д.	–	–
ГАЗ-3302	320 / 230	250 / 180	225 / 190	225 / 130	175 / 115	165 / 90	155 / 70	140 / 65	100 / 90	95 / 55	90 / 50	80 / 40	70 / 40
«Додж Караван»	м.д.	630 / 430	620 / 420	535 / 360	440 / 350	430 / 320	350 / 240	325 / 260	300 / 225	265 / 180	260 / 175	250 / 138	180 / 120
ИЖ-2717	м.д.	85 / 50	82 / 45	78 / 35	50 / 30	30 / 25	25 / 18	20 / 15	м.д.	–	–	–	–
«КИА-Карнавал»	м.д.	620 / 460	615 / 400	535 / 400	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	–	–	–	–	–
«Крайслер-Вояджер»	м.д.	м.д.	910 / 450	450 / 390	440 / 350	420 / 320	335 / 290	330 / 265	325 / 235	м.д.	265 / 220	м.д.	м.д.
«Мазда-MPV»	м.д.	730 / 560	660 / 520	620 / 450	580 / 410	475 / 370	420 / 370	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
«Мерседес-V класс» «Виано»	1980 / 1320	1300 / 1000	1150 / 730	905 / 535	750 / 490	640 / 415	560 / 390	550 / 350	440 / 340	420 / 280	350 / 280	–	–
«Мерседес Вито»	м.д.	880 / 710	830 / 610	760 / 440	750 / 425	660 / 425	540 / 400	490 / 360	460 / 350	425 / 350	390 / 300	–	–
«Мерседес Спринтер»	1220 / 855	1220 / 670	1220 / 620	1200 / 520	1190 / 490	1100 / 460	750 / 450	750 / 380	730 / 370	580 / 330	350 / 275	350 / 250	250 / 190
«Мицубиси-Грандис»	950 / 650	820 / 570	620 / 500	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
«Опель Зафира»	650 / 485	630 / 485	550 / 465	490 / 410	450 / 390	450 / 350	405 / 315	390 / 315	–	–	–	–	–
«Пежо-Боксер»	м.д.	590 / 560	м.д.	510 / 380	490 / 360	400 / 210	350 / 200	310 / 200	290 / 200	м.д.	250 / 195	195 / 170	м.д.
«Пежо-Партнер»	м.д.	495 / 290	300 / 190	м.д.	260 / 190	245 / 190	240 / 160	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	–	–
«Рено-Кангу»	375 / 250	340 / 210	340 / 200	320 / 200	320 / 195	310 / 190	310 / 185	290 / 190	м.д.	м.д.	–	–	–
«Рено-Сценик»	м.д.	550 / 400	460 / 370	400 / 310	380 / 305	360 / 280	350 / 250	295 / 205	280 / 200	240 / 200	м.д.	–	–
«Рено-Мастер»	м.д.	830 / 650	790 / 500	570 / 405	570 / 400	540 / 360	470 / 360	м.д.	м.д.	–	–	–	–
«Ситроен-Берлинго»	450 / 310	400 / 285	380 / 250	320 / 230	300 / 185	285 / 185	280 / 190	150 / 130	м.д.	м.д.	м.д.	–	–
«Ситроен Джампер»	м.д.	680 / 640	590 / 515	555 / 375	475 / 370	400 / 310	360 / 240	350 / 220	320 / 220	300 / 190	м.д.	м.д.	м.д.
«Тойота-ХайЭйс»	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	515 / 395	470 / 385	м.д.	м.д.	м.д.	300 / 185	270 / 175	240 / 170	180 / 145
«ФИАТ-Дукато»	м.д.	м.д.	м.д.	650 / 385	520 / 385	510 / 380	460 / 350	380 / 270	370 / 250	320 / 230	320 / 200	300 / 190	300 / 155
«Фольксваген Каравелла»	м.д.	1100 / 800	960 / 720	770 / 610	750 / 550	700 / 515	650 / 400	610 / 450	510 / 400	465 / 350	395 / 330	370 / 320	370 / 300
«Фольксваген-Кэдди»	м.д.	м.д.	490 / 360	260 / 190	260 / 190	260 / 150	м.д.	м.д.	200 / 100	137 / 100	м.д.	м.д.	м.д.
«Фольксваген-Мультивэн»	1800 / 980	1500 / 620	1360 / 730	1030 / 700	970 / 680	730 / 520	720 / 500	620 / 500	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
«Фольксваген-Шаран»	м.д.	780 / 660	680 / 550	650 / 510	620 / 480	540 / 440	460 / 320	450 / 320	370 / 310	320 / 280	300 / 240	м.д.	–
«Фольксваген-LT»	м.д.	1300 / 800	1000 / 530	1000 / 450	790 / 430	650 / 415	530 / 390	490 / 350	460 / 305	440 / 300	м.д.	м.д.	м.д.
«Форд-Гэлакси»	м.д.	м.д.	660 / 540	590 / 520	565 / 470	490 / 370	450 / 295	350 / 265	350 / 250	350 / 250	м.д.	м.д.	–
«Форд-Транзит»	м.д.	800 / 550	750 / 570	710 / 460	615 / 390	500 / 350	450 / 270	330 / 250	280 / 170	270 / 190	260 / 150	240 / 140	200 / 170
«Хендаи-Портер»	450 / 250	430 / 250	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.

«–» – модель не выпускалась. «м.д.» – мало данных.

*Диапазон цен на леворульные автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км



Шины для любой машины

Заканчивается зимний сезон, и перед каждым автомобилистом встает проблема – пора менять зимние шины. Какую летнюю резину выбрать?
Бытует мнение, что на иномарки предпочтительнее ставить импортные шины, а российские шины предназначены исключительно для отечественных автомобилей. Однако это далеко не так.
Шины **KAMA EURO** предназначены как для отечественных, так и для импортных автомобилей, изготавливаются на оборудовании ведущих мировых фирм, для их производства используется только качественное сырье и новейшие европейские технологии.
KAMA EURO-127 (175/70 R13) – летняя высокоскоростная шина.

Марка шины	Типоразмер	Индекс скорости	Применение
KAMA EURO-127	175/70 R13	T	ВАЗ, Hyundai Accent, Daewoo Nexia

Широкие продольные канавки протектора эффективно отводят воду из пятна контакта с дорогой, что в значительной мере снижает риск аквапланирования.
Смещенные блоки протектора снижают уровень шума.
Структура рисунка протектора и состав резиновой смеси обеспечивают отличную управляемость как на сухом, так и мокром покрытии.
KAMA EURO-224 (175/70 R13, 185/60 R14) – шина со всесезонным рисунком.

Марка шины	Типоразмер	Индекс скорости	Применение
KAMA EURO-224	175/70 R13	T	ВАЗ, Hyundai Accent, Daewoo Nexia
KAMA EURO-224	185/60 R14	H	ВАЗ-2110 и его модификации, Skoda Fabia, Daewoo Nexia, Hyundai Accent

Плавность хода, высокая устойчивость при движении по прямой и на поворотах, управляемость транспортным средством на сухой и мокрой дороге – все это обеспечивает оптимальная геометрия профиля протектора и конструкция шины.
По оценкам специалистов, эту шину отличает уверенная проходимость – конечно, новые шины не сделают ваш автомобиль вездеходом, но они подходят для тех, кто совершает путешествия не только по асфальтовым, но и по грунтовым дорогам.
KAMA EURO-236 (185/65 R14, 185/70 R14, 185/60 R15, 185/65 R15, 205/60 R16)

Марка шины	Типоразмер	Индекс скорости	Применение
KAMA EURO-236	185/65 R14	H	Lada Priora, Kia Spectra
KAMA EURO-236	185/70 R14	T	Renault Logan
KAMA EURO-236	185/60 R15	T	Toyota Yaris II, Citroen C3, Opel Meriva, Mercedes-Benz Vaneo
KAMA EURO-236	185/65 R15	T	Renault Logan, Kia Cerato, Nissan Almera, Peugeot Partner
KAMA EURO-236	205/60 R16	V	Honda HR-V, Nissan Primera, Peugeot 407, Renault Scenic II

Четыре продольные канавки по центру протектора и выход рисунка на боковину шины значительно снижают опасность аквапланирования.
Точно просчитанное расположение блоков протектора способствует заметному снижению уровня «шумности» шины.
Снижена и масса шин, а также за счет специальных элементов - «мостиков» - в поперечных канавках протектора уменьшено сопротивление качению, что в сумме способствует снижению расхода топлива.
Новый контур брекера обеспечивает устойчивость шин к деформации и увеличение срока их службы.
И еще одна шина, достойная внимания автолюбителей -
KAMA EURO-225 (195/65 R15, 205/60 R15, 205/55 R16).

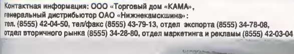
Марка шины	Типоразмер	Индекс скорости	Применение
KAMA EURO-225	195/65 R15	H	ГАЗ, Skoda Octavia, Volkswagen Golf, Ford Focus II, Opel Vectra, Mazda 3, Renault Megan
KAMA EURO-225	205/60 R15	V	Kia Magentis, Octavia Combi II
KAMA EURO-225	205/55 R16	V	Audi A4, BMW 3,Skoda Superb, Toyota Avensis Volvo S40, Renault Megan, Volkswagen Passat, Volkswagen Bora, Subaru Legacy

Всесезонный рисунок с множеством ламелей обеспечивает сцепление на любых типах дорожного покрытия. Широкие продольные канавки эффективно отводят воду из пятна контакта с дорожным покрытием, снижая риск аквапланирования.
Низкий коэффициент сопротивления качению обеспечивается высокопрочным металлокордом в брекере, а также кремнийорганическими наполнителями в резиновой смеси. Это способствует топливной экономичности, что на сегодняшний день – немаловажный фактор при выборе шин.

Начинай движение так, как умеют делать шины **KAMA EURO!**

Телефон «горячей линии»: 8-800-100-12-72

info@td-kama.com
www.td-kama.com



Контактная информация: ООО «Торговый дом «КАМА», генеральный дистрибьютор ОАО «Нижнекамскшина»:
тел. (8555) 42-04-50, тел/факс (8555) 43-79-13, отдел экспорта (8555) 34-78-08, отдел вторичного рынка (8555) 34-28-80, отдел маркетинга и рекламы (8555) 42-03-04





По шинному календарю

Каков рейтинг самых популярных летних шин вазовской размерности? Как выглядят появившиеся здесь новинки на фоне уже известных? В результатах традиционного большого теста летних шин разбирался Сергей Мишин.

В нынешнем году среди 14-дюймовых шин скоростной категории H (210 км/ч) новинок немного, разве что в каждой ценовой нише заметно небольшое оживление. В эконом-классе (до 1500 руб.) появилась новинка от СИБУРа – «Кордиант Комфорт PS-400». В среднем (1,5–2,0 тыс. руб.) – «Кумхо Экста SPT KU-31» (ранее эта модель продавалась в других размерах, но только теперь ее начали выпускать как 185/60R14), а также китайские шины. Среди дорогих покрышек (свыше 2 тыс. руб.) – «Нокиан Хакка H». Есть еще дебютантка – «Бриджстоун Потенца Адреналин». Она, правда, размером 195/50R15, индекс скорости W (270 км/ч), но благодаря более низкому профилю имеет тот же наружный диаметр, что и 14-дюймовые, и, возможно, кто-то предпочтет именно ее. Умолчать о такой интересной шине мы не могли, но пустили ее вне зачета.

Первое место в абсолютном зачете заняли покрышки среднего ценового класса – «Кумхо Экста SPT». Они составляют реальную конкуренцию более именитым брендам – умеренная цена и выгодное соотношение цена/качество (2,09) делают эти шины весьма привлекательными. В категорию отличных шин (900 и более баллов) вписалась «КонтиЭкоКонтакт 3», немного опередив финскую новинку «Хакка H», занявшую третье место.

Чуть отстав от призовой тройки, на четвертой позиции расположилась «Тойо CF 1 Проксес» (еще один «товарищ с Востока»). Отнюдь не новинка, но яркий пример экономичного решения – для достижения хороших показателей изготовителю достаточно поработать с резиновой смесью, не трогая пресс-форму. Вплотную к японцу стоит «Пирелли P6» – шина тоже не новая, а рядом с ними старина «Мишлен Энерджи» – экономичная, «долгоиграющая».

«Йокогама» и «Бридж» – 7-е и 8-е место в абсолюте, соответственно 3-е в среднем ценовом диапазоне и 5-е среди дорогих, замыкают категорию очень хороших шин. Год-два еще протянут, но потом, видимо, потребуют достойной замены.

«Амтел Планет Т-301» (9-е место) пока сохраняет звание лучшей среди отечественных покрышек, но ей на «протектор» наступает новинка СИБУРа – «Кордиант Комфорт PS-400». У этой шины весьма

13-е место

(4-е место в среднем ценовом классе)

GT Champiro 128

799,1 балла

Место изготовления – Китай
Рисунок протектора – симметричный
Глубина рисунка протектора – 7,4–7,8 мм
Твердость – 67–70/71–73 ед.*
Масса шины – 7,8 кг

Средняя цена – 1600 руб.
Соотношение цена/качество – 2,00

Китайские шины оказались самыми слабыми.

При 90 км/ч довольно экономичны – пропустили вперед лишь «Мишлен» и «Йокогаму», при 120 км/ч тоже не разорительны. Зато шумят и хлопают на любых неровностях, мелкие и средние подробно передают на кузов. Периодически требуют небольшой корректировки курса. Скорость выполнения переставки на сухом асфальте ограничена в первом коридоре сносом, переходящим во втором в сильный занос. При этом управление осложнено очень большими углами поворота руля. На мокром покрытии еще хуже – во втором коридоре машина неожиданно срывается в занос, причем задняя ось сползает рывками, бороться с которыми практически невозможно. При торможении на сухом асфальте колеса блокируются неожиданно резко. Торможение любым способом дает слабое. На мокром покрытии на грани блокировки – хуже всех, юзом тоже очень плохо. По грунтовке шины едут неохотно.

Хорошая курсовая устойчивость, низкий уровень шума, экономична при скорости 90 км/ч.

Самые слабые тормоза на любом покрытии при торможении на грани блокировки, юзом – слабые; посредственные поперечные сцепные свойства и характеристики увода на мокром покрытии, сложно управлять на сухом покрытии, опасно на мокром, жесткие шины.

Здесь и далее: твердость по Шору до/после испытаний.

12-е место

(3-е место в эконом-классе)

Kama Euro-224

809,5 балла

Место изготовления – Россия
Рисунок протектора – симметричный
Глубина рисунка протектора – 8,6–9,0 мм
Твердость – 61–66/68–70 ед.*
Масса шины – 7,7 кг

Средняя цена – 1360 руб.
Соотношение цена/качество – 1,68

Из компании транжир (вместе с «Бриджстоуном» и «Пирелли») на любой скорости расход топлива ловышенный. Хлопают на стыках, гудят в диапазоне 80–130 км/ч, но любые неровности проходят мягко. На прямой плавают, норовят уехать автомобиль на соседнюю полосу. Выполнение экстремальных маневров на сухой дороге затруднено большими углами поворота руля и запаздывающими реакциями автомобиля. Успешная переставка возможна лишь с упреждающим рулением. Намеченную траекторию удержать невозможно – со стороны хорошо видно, как в повороте подламывается боковина внешней передней покрышки. На мокром асфальте вяло реагируют на действия рулем, углы поворота «баранки» остаются очень большими, потому скорость на переставке самая низкая. На сухом асфальте тормоза самые слабые – на пару с «Конти», зато на блоке – самые лучшие. На мокром покрытии плохо тормозят любым способом. По грунтовке идут очень уверенно.

Лучшие тормоза юзом на сухом покрытии, хорошая плавность хода.

Самые слабые тормоза на грани блокировки на сухом покрытии; слабые поперечные сцепные свойства и уводные характеристики на любом покрытии; сложная управляемость на сухом покрытии, проблемная на мокром; повышенный расход топлива, замечания по курсовой устойчивости

Рекомендуем для неспешной езды по любым дорогам

11-е место

(3-е место в среднем ценовом классе)

Fulda Carat Progresso

841,3 балла

Место изготовления – Германия
Рисунок протектора – направленный
Глубина рисунка протектора – 7,2–8,4 мм
Твердость – 67–68/69–71 ед.*
Масса шины – 6,5 кг

Средняя цена – 2000 руб.
Соотношение цена/качество – 2,38

В прошлогоднем тесте эти шины выглядели гораздо лучше. Не беремся категорично утверждать, что покрышки модернизированы, но твердость резины по сравнению с испытанными ранее изменилась. Средние по экономичности при любых скоростях. Озвучивают малейшие стыки и трещины, трясут на мелких и средних неровностях. Курсовая устойчивость посредственная – ощутимый увод в сторону. При переставке на сухой дороге водитель не чувствует четкого «нуля». Скорость ограничена сильным сносом. Руление на мокром даже экстремальное, допустимо только в рамках «вкатывания», без скольжений. Однако момент перехода в скольжение не уловишь – машина резко «теряет» дорогу и так же резко восстанавливает сцепление с ней. И если уж шины скользят, то контролировать машину невозможно. На сухом асфальте любым способом тормозят слабо. На мокрой дороге на грани юза тормозят неплохо, но сделать это сложно – колеса блокируются очень резко. Впрочем, торможение юзом тоже средненькое. Грунтовка допустима в ограниченных дозах

Приличная управляемость на сухом покрытии; низкий уровень шума.

Слабые поперечные сцепные свойства и характеристики увода на любом покрытии; посредственно тормозят на сухом асфальте при любом способе; проблемная управляемость на мокром покрытии.

Рекомендуем для спокойной езды по асфальту в любую погоду

10-е место

(2-е место в эконом-классе)

Cordiant Comfort PS-400

842,2 балла

Место изготовления – Россия
Рисунок протектора – направленный
Глубина рисунка протектора – 6,7–7,8 мм
Твердость – 64–66/67–69 ед.*
Масса шины – 7,4 кг

Средняя цена – 1250 руб.
Соотношение цена/качество – 1,48

Новинка от СИБУРа не вполне соответствует названию – плавность хода далека от идеала. Тем не менее прорыв на второе место в ценовом классе – несомненный успех. Расход топлива при 90 км/ч средний, при более высокой скорости повышенный. Всю дорожную «мелочь» передают на кузов и органы управления. По прямой идут ровно, но запаздывают при подруливании. Скорость «сухой» переставки ограничена реальным заносом. Углы поворота руля большие, а реакция автомобиля запаздывает. На мокром покрытии «Лада» на этих шинах не любит резких движений – норовит сорваться в занос, но небольшой, легкоустранимый. С управляемостью проблемы те же, что и на сухом покрытии, только в меньшей степени, великоваты углы поворота рулевого колеса, от водителя требуются опережающие действия. Тормозят на грани блокировки колес на сухом асфальте очень хорошо, лучше только «Кумхо». Юзом останавливается средне. На мокром асфальте тормоза среднего уровня при любом способе. Грунтовых дорог, даже сухих, лучше избегать.

Очень хорошо тормозят на сухом покрытии; приличные курсовая устойчивость и управляемость на мокром покрытии

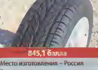
Сложная управляемость на сухом покрытии, повышенный расход топлива при скорости 120 км/ч; жесткие шины

Рекомендуем в любую погоду по хорошему асфальту

9-е место

(1-е место в эконом-классе)

Amtel Planet T-301



845,1 балла

Место изготовления – Россия
Рисунок протектора – направленный
Глубина рисунка протектора – 7,3–7,4 мм
Твердость – 67–68/68–69 ед.*
Масса шины – 7,2 кг

Средняя цена – 1450 руб.
Соотношение цена/качество – 1,72

Этим шинам удалось сохранить наивысшую позицию в своем ценовом классе. Расход бензина средний на любой скорости. Не очень шумные, но в диапазоне 80–100 км/ч неприятно гудят. Как и «Кордиант», отслеживают дефекты дорожного полотна. По курсовой устойчивости похожи на «Фульду» – есть небольшие уводы. Скорость выполнения переставки на сухом асфальте очень высока – наравне с «Конти» и всего на 0,2 км/ч ниже, чем на «Пирелли». Реакция автомобиля на руль несколько вялая, а углы его поворота больше средних. В пределе поведение «Лады» удовлетворительное – снос-занос. На мокром асфальте скорость переставки средняя. Машина рановато начинает скользить, скорость ограничена сносом передка. Начало скольжений и восстановление происходят плавно. Не хватает информативности на рулевом колесе. На сухом асфальте на грани юза тормозит средне, при заблокированных колесах хуже всех. На мокрой дороге тормозной путь великоват, а юзом, как и на сухом, – самый длинный. На грунтовке держатся вполне уверенно.

➕ Хорошие поперечные сцепные свойства и уводные характеристики на сухом покрытии, стабильная управляемость на любом покрытии

➖ Худшие тормоза юзом на любом покрытии, слабые тормоза на грани блокировки на мокром покрытии, жесткие шины.

Рекомендуем для любых асфальтовых дорог в любую погоду.

8-е место

(5-е место в классе дорогих шин)

Bridgestone Turanza GR-80

850,4 балла

Место изготовления – Япония
Рисунок протектора – направленный
Глубина рисунка протектора – 7,3–7,6 мм
Твердость – 64–66/72–75 ед.*
Масса шины – 8,1 кг

Средняя цена – 2100 руб.
Соотношение цена/качество – 2,47

Как и «Кама Евро», «Туранца» была на нашем тесте два года назад. С тех пор шины практически не изменились: самые тяжелые, с толстенной боковиной, вызывающей ощущение прочности и надежности. Прожорливы и на любой скорости Не шумят, однако после проезда неровностей шины долго покачивают автомобиль, что выдает неважные демпфирующие свойства. На прямой требуют постоянного подруливания. Скорость переставки на сухом асфальте чуть ниже средней. Плохо слушаются руля в скольжениях, но если выполнять маневр аккуратно, в пределе возникает небольшой занос, который легко корректируется При этом срыв плавный и такое же плавное восстановление. На мокрой дороге скорость ограничена тем же заносом, но уже прогрессирующим, требующим от водителя немедленных, а то и опережающих действий. При этом скольжения излишне затянуты. На сухом покрытии на грани блокировки колес тормозят слабо, юзом, наоборот, очень хорошо. На мокром асфальте тормоза чуть лучше средних, наравне с «Фульдой» Грунтовка допустима в ограниченных дозах.

➕ Очень хорошие тормоза юзом на сухом асфальте, низкий уровень шума.

➖ Скромные тормоза на грани блокировки на сухом покрытии; сложно управлять машиной на мокром покрытии; высок расход топлива при любой скорости.

Рекомендуем для хороших асфальтовых [illegible] в любую погоду.

7-е место

(3-е место в среднем ценовом классе)

Yokohama C.drive

859,4 балла

Место изготовления – Япония
Рисунок протектора – асимметричный
Глубина рисунка протектора – 7,0–7,4 мм
Твердость – 69–70/71–72 ед.*
Масса шины – 7,7 кг

Средняя цена – 2000 руб.
Соотношение цена/качество – 2,33

С этим покрышками читатели знакомы по прошлогоднему тесту. При скорости 90 км/ч лидируют по экономичности на пару с «Мишленом». При 120 чуть-чуть ему проигрывают, но на фоне остальных шин расход топлива весьма умеренный. Неприятно шумят, пик «вертолетного» звука приходится на 95–100 км/ч. Трясут машину даже на мелких неровностях так, что гремит вся пластмасса в салоне. Подпрыгивают на неровностях, начиная со средних. Немного уводят в сторону, хотя остаются в пределах полосы. Скорость при переставке на сухой дороге одинакова с земляком – «Бриджстоуном», а вот на мокрой дороге позволяют выполнить сложное упражнение на чуть большей скорости. При экстремальных маневрах на сухом асфальте автомобиль слегка запаздывает – реакции шин чуть затянуты. Впрочем, поведение «Лады» понятно и предсказуемо – в пределе снос, переходящий в легкий занос, который легко корректируется. На мокрой дороге поведение ухудшается: здесь скорость ограничена заносом, который глубже, чем на сухой. Впрочем, как и на сухом покрытии, он понятен и вполне контролируем. Тормозят стабильно, без провалов и всплесков на любом покрытии независимо от способа торможения. Грунтовка допустима, но нежелательна

➕ Экономичны, хорошая управляемость на сухом покрытии.

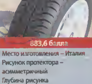
➖ Жестковаты; небольшие замечания по курсовой устойчивости и управляемости на мокром асфальте.

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог в любую погоду тем для кого важна экономия топлива.

6-е место

(4-е место в классе дорогих шин)

Michelin Energy E3A



883,6 балла

Место изготовления – Италия
Рисунок протектора – асимметричный
Глубина рисунка протектора – 7,3–7,6 мм
Твердость – 66–67/65–66 ед.*
Масса шины – 7,2 кг

Средняя цена – 2300 руб.
Соотношение цена/качество – 2,60

Постоянно участвуют в наших тестах и отличаются завидной стабильностью – лидируют в топливной экономичности и проигрывают в торможении юзом. Они созданы для автомобилей с ABS Самые экономичные. Плавно проходят почти все неровности, не шумят. Немного «уплывают» с намеченного курса на продавленных колеях в асфальте, требуя подруливания. Скорость при выполнении переставки средняя – и на сухой, и на мокрой дороге Сухая переставка типична для переднеприводного автомобиля и хорошо понятна – легкий снос-занос. На мокром покрытии поведение «Лады» практически не меняется – тот же снос-занос. Только при стабилизации автомобиля занос прогрессирует с увеличением скорости. Тормозят на сухом асфальте при незаблокированных колесах слабовато, юзом – совсем слабо, наравне с «Амтелом». На мокрой дороге торможение чуть лучше среднего, но стоит пережать педаль – резко сорвутся в блокировку. Юзом тормозят чуть хуже среднего. Грунтовка ограниченно допустима.

➕ Хорошая управляемость на сухом покрытии; высокий уровень комфорта; весьма экономичны на любой скорости.

➖ Худшие тормоза юзом, слабоватые на грани блока при сухом покрытии, небольшие замечания по управляемости на мокром покрытии и курсовой устойчивости.

Рекомендуем для любых асфальтовых дорог и для автомобилей с ABS

5-е место

(3-е место в классе дорогих шин)

Pirelli P6

885,0 балла

Место изготовления – Испания
Рисунок протектора – симметричный
Глубина рисунка протектора – 7,4–8,1 мм
Твердость – 72–73/69–71 ед.*
Масса шины – 7,7 кг

Средняя цена – 2300 руб.
Соотношение цена/качество – 2,60

В этом тесте «Пиб» подтвердили имидж надежных покрышек для водителей, знающих толк в управлямости. Транжирят топливо не хуже «Бриджстоуна» и «Камы Евро». Хлопают на швах, озвучивают разнородное покрытие. Потряхивают машину даже на мелких неровностях. По прямой же на любой скорости идут без замечаний. Рекордсмены по скорости перестановки на любом покрытии. При выполнении резких маневров на сухой дороге поведение машины стабильно, углы поворота руля минимальны. Перебор скорости ограничен заносом, требующим от водителя корректировки, за что и снижена оценка по управляемости. Поведение на мокром покрытии и на сухом одинаково, реакции «Лады» четкие и понятные. Скорость ограничена небольшим заносом, который плавно самовосстанавливается. Тормозят на сухом асфальте слабовато любым способом; на мокром на грани блокировки – средне, юзом – очень хорошо. Грунтовые дороги не рекомендуем.

Лучшее сочетание поперечных сцепных свойств и характеристик увода на любом покрытии; хорошие курсовая устойчивость на прямой и управляемость на мокром покрытии.

Слабые тормоза юзом на сухом покрытии, небольшие замечания по комфорту и управляемости на сухом; повышенный расход топлива на любых скоростях.

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог, если хотите ездить быстро в любую погоду.

4-е место

(2-е место в среднем ценовом классе)

Toyo CF1 Proxes

888,5 балла

Место изготовления – Япония
Рисунок протектора – асимметричный
Глубина рисунка протектора – 7,3–7,6 мм
Твердость – 64–66/69–71 ед.*
Масса шины – 6,9 кг

Средняя цена – 2000 руб.
Соотношение цена/качество – 2,25

«Старичок» третий год выступает в наших тестах, но после модернизации дает фору многим новинкам. Нынче «Тойо», в отличие от «Фульды», едет гораздо лучше – чувствуется, над составом смеси успешно поколдовали. По экономичности – средние. На прямой отмечены небольшие уводы в сторону. Тихие шины, хотя тональность их шуршания меняется в зависимости от покрытия. Подробно передают на кузов дорожную мелочь. Поперечные сцепные свойства и уводные характеристики – средние, но управляемость хороша и стабильна на любом покрытии. Поведение автомобиля на перестановке на сухом асфальте понятно и прогнозируемо. Скорость выполнения упражнения ограничена легким заносом. На мокрой дороге поведение «Лады» практически не меняется: тот же легкий занос, который легко исправить небольшим встречным поворотом руля. Тормозят на сухом асфальте на грани блокировки просто отлично, юзом средне. На мокром, наоборот, без блокировки колес средне, а юзом очень хорошо. Грунтовка допустима в ограниченных дозах.

Очень хорошие тормоза на грани блокировки на сухом покрытии и юзом на мокром, хорошая и стабильная управляемость на любом покрытии.

Небольшие замечания по курсовой устойчивости и плавности хода.

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог тем, кому важна стабильность поведения в любую погоду.

3-е место

(2-е место в классе дорогих шин)

Nokian Hakka H

895,1 балла

Место изготовления – Россия
Рисунок протектора – асимметричный
Глубина рисунка протектора – 7,6–8,4 мм
Твердость – 71–72/70–71 ед.*
Масса шины – 7,0 кг

Средняя цена – 2400 руб.
Соотношение цена/качество – 2,68

Новинка нашего финского соседа отнюдь не прожорлива при любых скоростях, хотя слегка уступает лидерам в номинации «топливная экономичность» – «Мишлену» и «Йокогаме». На прямой не совсем внятное положение «прямо» – сложно понять, насколько надо довернуть колеса при подруливании. Не шумят, мелкие стыки хорошо прячут, а вот на средних и покрупнее – энергично толкают машину. Скорость выполнения экстремальных маневров довольно высокая, причем на любом покрытии. На сухом асфальте углы поворота руля небольшие, поведение автомобиля хорошо понятно. Скорость ограничена легким сносом, заноса нет вовсе. На мокром покрытии ощущения от управления те же, что и на сухом, а вот поведение автомобиля слегка меняется – здесь скорость перестановки ограничена легким заносом. Тормозной путь на сухом асфальте средний, причем независимо от применяемого способа. На мокром покрытии хорошо ощутим момент начала блокировки колес. Юзом тормозят очень хорошо. На грунтовку лучше не выезжать.

Хорошо тормозят любым способом на мокром покрытии; привлекательное сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на любом покрытии; надежная управляемость на любом покрытии; экономичны при 90 км/ч

Небольшие замечания по курсовой устойчивости и плавности хода.

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог тем, кому важна стабильность поведения в любую погоду.

2-е место

(1-е место в классе дорогих шин)

Continental ContiEcoContact 3

901,0 балла

Место изготовления – Германия
Рисунок протектора – асимметричный
Глубина рисунка протектора – 7,2–7,9 мм
Твердость – 72–74/69–71 ед.*
Масса шины – 6,9 кг

Средняя цена – 2400 руб
Соотношение цена/качество – 2,66

При 90 км/ч расход топлива средний, а при 120 экономичнее «Конти» лишь «Мишлен» и «Йокогама». Не шумят, но дорожные неровности исправно передают на кузов. По прямой на любой скорости идут ровно, без замечаний. В перестановке на сухом асфальте уступают лидеру упражнения «Пирелли» лишь 0,2 км/ч. Реакции и поведение автомобиля близки к идеалу, скорость ограничена плавным «подруливающим» заносом, не требующим корректировки. На мокром покрытии в перестановке «Конти» отстает от «Пирелли» уже на 1,7 км/ч, а поведение «Лады» держит водителя в напряжении. Углы поворота руля увеличиваются, занос становится более размашистым и требует нейтрализации. Тормозят на сухом асфальте хуже всех, на уровне «Кама Евро». При этом машина сильно рыскает. У заблокированных результат средний. На мокром покрытии любой способ торможения дает очень хороший результат. Грунтовку не рекомендуем.

Хорошо тормозят при любом способе торможения на мокром покрытии; очень хорошее сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на любом покрытии, отличная управляемость на сухом асфальте.

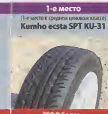
Слабо тормозят на грани блокировки на сухом покрытии; небольшие замечания по управляемости на мокром асфальте и плавности хода.

Настоятельно рекомендуем для хороших асфальтовых дорог в любую погоду.

1-е место

(1-е место в среднем ценовом классе)

Kumho ecsta SPT KU-31



909,9 балла

Место изготовления – Корея
Рисунок протектора – направленный
Глубина рисунка протектора – 7,4–7,6 мм
Твердость – 62–63/66–68 ед.*
Масса шины – 7,4 кг

Средняя цена – 1900 руб.
Соотношение цена/качество – 2,09

Вне зачета

Bridgestone Potenza RE001 Adrenalin 195/50R15 W

921,0 балла

Место изготовления – Япония
Рисунок протектора – асимметричный, направленный
Глубина рисунка протектора – 7,3–8,1 мм
Твердость – 69–71/74–75 ед.*
Масса шины – 8,4 кг

Средняя цена – 3300 руб.
Соотношение цена/качество – 3,58

Экономичность средняя. Хотя для шин с такими высокими сцепными свойствами расход топлива при 90 км/ч можно назвать отличным, но при 120 все-таки хочется поменьше. Катятся очень тихо, но бухают и подбрасывают на крупных неровностях. По прямой идут очень хорошо, если дорога ровная, а на поперечных уклонах тянут вниз. На сухой переставке поведение машины очень понятно: упругий, налитый усилием руль с отменной информативностью. Скорость ограничена легким подруливающим заносом. На мокром асфальте занос увеличивается, требуя небольшой коррекции. При сухой дороге на тормоза можно давить от души – заблокировать колеса не так просто. Результат на грани юза лучший из всей компании, а при блокировке уступают лидеру упражнения «Каме Евро» всего 20 см. На мокром асфальте на грани блокировки тормозят тоже здорово, отрываясь от ближайшего конкурента почти на полметра. Юзом – наравне с «Адреналином», но заметно лучше остальных. Грунтовка возможна в ограниченных дозах.

👍 Лучшие тормоза на любом покрытии; отличная управляемость на сухом и хорошая на мокром, хорошее сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на любом покрытии.

👎 Небольшие замечания по плавности и курсовой устойчивости.

Настоятельно рекомендуем для активного стиля езды по хорошим асфальтовым дорогам в то буя погоду

«Потенца Адреналин» не экономит топливо – не для того создана! Не шумная, но чувствует на дороге любые микронеровности – едешь, будто босиком идешь. Прямую держит надежно, хорошо ощутим «ноль» на руле. Скорость при переставке на любом покрытии очень высокая, хотя не превышает показатели лучших 14-дюймовых шин. Отменные реакции, поведение автомобиля очень четкое. Скорость ограничена легким заносом, не требующим корректировки, но позволяющим прописать желаемую траекторию. На мокром асфальте управляемость не настолько хороша. Скользить эти шины не любят, связки поворотов надо проходить вкатыванием. Только угадать, когда начнется скольжение, не удается – этот момент не чувствуется. Тормозят на сухом асфальте отлично, впрочем, и на мокром очень неплохо. Даже юзом тормозят здорово, причем на мокром асфальте лучше других. Впрочем, объясняется это не только высокими сцепными свойствами шин, но и более широким пятном контакта. Грунтовка противопоказана.

👍 Отличные тормоза на грани блокировки и юзом; отменное сочетание поперечных сцепных свойств и характеристик увода на сухом покрытии; великолепны курсовая устойчивость и управляемость на сухом покрытии.

👎 Небольшие замечания по управляемости на мокром покрытии; высокий расход топлива; шины жесткие.

Настоятельно рекомендуем активным водителям

Расход топлива на V передаче при 90 км/ч

		л/100км	Баллы
0	Bridgestone POTENZA RE001 Adrenalin	5,6	75,7
1	KUMHO ecsta SPT KU-31	5,4	77,1
2	Continental ContiEcoContact 3	5,5	77,1
3	Nokian HAKKA H	5,4	78,5
4	Toyo CF1 PROXES	5,5	77,1
5	Pirelli P6	5,4	75,7
6	Michelin Energy E3A	5,5	66,8
7	Yokohama C.drive	5,5	80,4
8	Bridgestone TURANZA GR-80	5,7	74,4
9	Amtel Planet T-301	5,5	77,1
10	Cordiant Comfort PS-400	5,5	77,1
11	FULDA carat PROGRESSO	5,5	77,1
12	Kama Euro-224	5,8	75,7
13	GT CHAMPIRO 128	5,4	78,5
	Коэффициент значимости		8

Расход топлива на V передаче при 120 км/ч

		л/100км	Баллы
0	Bridgestone POTENZA RE001 Adrenalin	7,4	75,7
1	KUMHO ecsta SPT KU-31	7,4	75,7
2	Continental ContiEcoContact 3	7,3	77,4
3	Nokian HAKKA H	7,3	77,4
4	Toyo CF1 PROXES	7,4	76,8
5	Pirelli P6	7,4	75,7
6	Michelin Energy E3A	7,1	80,0
7	Yokohama C.drive	7,2	75,9
8	Bridgestone TURANZA GR-80	7,4	75,7
9	Amtel Planet T-301	7,4	76,8
10	Cordiant Comfort PS-400	7,4	75,7
11	FULDA carat PROGRESSO	7,4	76,8
12	Kama Euro-224	7,4	75,7
13	GT CHAMPIRO 128	7,3	77,4
	Коэффициент значимости		8

Тормозной путь (100 - 0 км/ч)

	Сухой асфальт	Метры	Баллы
0	Bridgestone POTENZA RE001 Adrenalin	39,8	61,4
1	KUMHO ecsta SPT KU-31	40,7	60,6
2	Continental ContiEcoContact 3	44,7	54,8
3	Nokian HAKKA H	43,5	33,7
4	Toyo CF1 PROXES	42,8	31,1
5	Pirelli P6	44,6	54,8
6	Michelin Energy E3A	44,2	56,2
7	Yokohama C.drive	43,5	55,7
8	Bridgestone TURANZA GR-80	44,0	55,5
9	Amtel Planet T-301	43,8	55,8
10	Cordiant Comfort PS-400	43,7	31,2
11	FULDA carat PROGRESSO	44,1	55,4
12	Kama Euro-224	44,7	54,4
13	GT CHAMPIRO 128	44,6	54,8
	Коэффициент значимости		6

Тормозной путь (80 - 0 км/ч)

	Мокрый асфальт	Метры	Баллы
0	Bridgestone POTENZA RE001 Adrenalin	32,4	67,8
1	KUMHO ecsta SPT KU-31	31,8	76,8
2	Continental ContiEcoContact 3	31,4	68,7
3	Nokian HAKKA H	31,8	68,7
4	Toyo CF1 PROXES	33,1	65,6
5	Pirelli P6	33,3	65,2
6	Michelin Energy E3A	32,6	66,8
7	Yokohama C.drive	35,7	66,8
8	Bridgestone TURANZA GR-80	33,5	80,4
9	Amtel Planet T-301	37,4	58,6
10	Cordiant Comfort PS-400	34,8	59,3
11	FULDA carat PROGRESSO	33,5	66,8
12	Kama Euro-224	38,2	54,8
13	GT CHAMPIRO 128	41,8	52,9
	Коэффициент значимости		7

Тормозной путь юзом (60 - 0 км/ч)

	Сухой асфальт	Метры	Баллы
0	Bridgestone POTENZA RE001 Adrenalin	16,4	58,5
1	KUMHO ecsta SPT KU-31	16,2	59,3
2	Continental ContiEcoContact 3	16,7	57,4
3	Nokian HAKKA H	16,7	67,4
4	Toyo CF1 PROXES	16,9	56,8
5	Pirelli P6	17,1	56,1
6	Michelin Energy E3A	17,6	54,8
7	Yokohama C.drive	16,7	57,5
8	Bridgestone TURANZA GR-80	16,2	59,3
9	Amtel Planet T-301	17,8	54,5
10	Cordiant Comfort PS-400	16,9	56,8
11	FULDA carat PROGRESSO	17,1	56,1
12	Kama Euro-224	16,0	60,0
13	GT CHAMPIRO 128	17,1	56,1
	Коэффициент значимости		6

	Мокрый асфальт	Метры	Баллы
0	Bridgestone POTENZA RE001 Adrenalin	22,0	78,4
1	KUMHO ecsta SPT KU-31	22,0	78,8
2	Continental ContiEcoContact 3	22,8	67,5
3	Nokian HAKKA H	22,7	67,4
4	Toyo CF1 PROXES	22,8	67,2
5	Pirelli P6	22,8	67,5
6	Michelin Energy E3A	23,7	65,4
7	Yokohama C.drive	23,3	66,1
8	Bridgestone TURANZA GR-80	23,7	65,4
9	Amtel Planet T-301	25,1	61,4
10	Cordiant Comfort PS-400	23,1	66,7
11	FULDA carat PROGRESSO	23,3	66,1
12	Kama Euro-224	24,9	61,8
13	GT CHAMPIRO 128	24,6	62,6
	Коэффициент значимости		7

Скорость при переставке

	Сухой асфальт	км/ч	Баллы
0	Bridgestone POTENZA RE001 Adrenalin	71,4	99,9
1	KUMHO ecsta SPT KU-31	70,3	98,2
2	Continental ContiEcoContact 3	71,4	99,7
3	Nokian HAKKA H	70,2	99,8
4	Toyo CF1 PROXES	66,4	67,2
5	Pirelli P6	71,8	100,0
6	Michelin Energy E3A	69,4	96,9
7	Yokohama C.drive	68,9	96,2
8	Bridgestone TURANZA GR-80	66,9	96,2
9	Amtel Planet T-301	71,4	99,7
10	Cordiant Comfort PS-400	66,1	96,5
11	FULDA carat PROGRESSO	80,0	99,5
12	Kama Euro-224	68,1	92,3
13	GT CHAMPIRO 128	68,7	99,9
	Коэффициент значимости		10

	Мокрый асфальт	км/ч	Баллы
0	Bridgestone POTENZA RE001 Adrenalin	70,4	120,0
1	KUMHO ecsta SPT KU-31	68,4	116,6
2	Continental ContiEcoContact 3	68,7	117,1
3	Nokian HAKKA H	68,1	116,1
4	Toyo CF1 PROXES	67,9	115,7
5	Pirelli P6	70,4	120,0
6	Michelin Energy E3A	67,7	115,4
7	Yokohama C.drive	67,0	114,2
8	Bridgestone TURANZA GR-80	66,0	112,5
9	Amtel Planet T-301	67,0	114,2
10	Cordiant Comfort PS-400	66,8	113,9
11	FULDA carat PROGRESSO	66,0	112,5
12	Kama Euro-224	65,5	111,8
13	GT CHAMPIRO 128	65,4	111,4
	Коэффициент значимости		12

спортивные — дорогие — средней цены — недорогие

неплохой потенциал: стоит немного улучшить сцепные свойства на мокрой дороге – и «Амтел» будет повержен.

«Фульда» неожиданно для нас провалилась на 11-е место, даже пропустила вперед две российские шины. По соотношению цена/качество (2,38) это самое невыгодное приобретение среднего ценового диапазона. А ведь в прошлом году они выглядели гораздо лучше.

«Кама Евро-224» стоит особняком, заметно отстав от одноклассников. Надеемся, что новый цех резиносмешения и импортные технологии изготовления смесей помогут улучшить и стабилизировать характеристики шин из Нижнекамска.

Замыкают строй китайские «GT Чампиро 128». Пока они не очень хороши, но делать круглые, ровные покрышки с любым рисунком протектора китайцы уже научились. Вот разберутся в нюансах резиновой смеси – и тогда уж точно заткнут за пояс многих. Похоже, это время не за горами. □

Вместе с автором шины испытывали Антон Ананьев, Вадим Коробпев, Юрий Курочкин, Евгений Лорин, Антон Мишин, Андрей Образумов и Валерий Поздов.

Благодарим за техническую поддержку сотрудников автополигона ДТР ВАЗа, тольяттинские компании «Волгашинторг» и «Премьеро», а также компании-производители шин.



ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шина	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость	Комфорт		Проходимость
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		внутренний шум	плавность хода	
Bridgestone Potenza RE001 Adrenalin	10/80	7/70	9/72	8/40	6/30	5
Kumho Ecsta SPT KU-31	9/72	8/80	7/56	8/40	7/35	6
Continental ContiEcoContact 3	9/72	7/70	8/64	8/40	7/35	5
Nokian Hakka H	8/64	8/80	7/56	8/40	7/35	5
Toyo CF1 Proxes	8/64	8/80	7/56	8/40	7/35	6
Pirelli P6	7/56	8/80	8/64	7/35	7/35	5
Michelin Energy E3A	8/64	7/70	7/56	8/40	8/40	6
Yokohama C.drive	8/64	7/70	7/56	6/30	6/30	6
Bridgestone Turanza GR-80	7/56	6/60	7/56	8/40	7/35	6
Amtel Planet T-301	7/56	7/70	7/56	7/35	6/30	7
Cordiant Comfort PS-400	6/48	7/70	7/56	7/35	6/30	5
Fulda Carat Progresso	7/56	5/50	7/56	8/40	7/35	6
Kama Euro-224	6/48	5/50	6/48	7/35	8/40	8
GT Champiro 128	6/48	4/40	7/56	7/35	6/30	6
Коэффициент значимости	**8**	**10**	**8**	**5**	**5**	**вне зачета**

Примечание: числитель – экспертная оценка, знаменатель – начисленные баллы



Чтоб ты растаял!

Наверное, эту фразу мысленно произносят коммунальщики, выливая или высыпая на дороги противогололедные реагенты. Однако последствия такого ухода далеко не однозначны, убедился Алексей Воробьев-Обухов.

Все, что попало на дорожное покрытие, в конечном итоге стекает в ливневую канализацию. Но прежде грязное месиво успевает облепить автомобиль до самой крыши, попробовать на прочность его антикоррозионное покрытие, а также обувь пешеходов и водителей. Впрочем, министры-администраторы не устают повторять: нынче, мол, на дороги льют самые прогрессивные составы, они растапливают лед и снег, но щадят все вышеперечисленное. Однако ум человека, зиму напролет барахтающегося в грязи, отказывается этому верить.

Поэтому на экспертизу в АНО «Инженерный Центр – Экология» отправили не сами противогололедные составы, а превратившийся в серую кашу снег, который снегоуборщики сгребли к тротуарам и обочинам. Ведь именно эти безрадостного вида кучи либо растают и стекут в ливневую канализацию, а потом в Москву-реку, либо их растопят в снегоплавилках – и отправят по тому же адресу. Мы выбрали восемь характерных мест, среди которых МКАД и третье кольцо, Лубянская площадь и шоссе в ближнем Подмосковье, Садовое кольцо, второстепенная улица и рядовой московский дворик. И, конечно же, родной Селиверстов переулок.

В лаборатории центра наши пробы взяли не без доли брезгливости. Субстанцию, уже мало напоминавшую снег, проверили на содержание ионов кальция, магния и натрия, хлоридов и нефтепродуктов – основных веществ, которые могли бы оказаться на зимних дорогах. Заодно решили оценить обоснованность слухов, будто бы в Москву с Челябинского комбината «Маяк» завезли шлак, в котором содержатся радиоактивный полоний, цирконий и бог знает что еще жутко вредное. Пришлось применить радиометр, способный обнаружить и гамма-, и бета-, и альфа-радиацию, чем черт не шутит?

И вот первый результат: ни в одной пробе не оказалось никаких радиоактивных элементов! Показатели радиометра – на уровне окружающего фона. Но зато все остальное…

Содержание хлоридов в тающем московском снеге превышает предельно до-

При профилактической обработке реагентами дорожное покрытие на некоторое время становится скользким, причем на глаз это незаметно!



НОРМЫ И КЛАССЫ

Галогенсодержащие антигололедные реагенты на основе $MgCl_2$, $CaCl_2$, NaCl относятся к третьему классу опасности (вещества умеренно опасные) по ГОСТ 12.1.007-76 «Вредные вещества. Классификация и общие требования безопасности». Указанные вещества обладают раздражающим действием на кожу и слизистые оболочки глаз при непосредственном контакте.

При работе с упомянутыми реагентами требуется применять средства индивидуальной защиты глаз, рук, а также спецодежду в соответствии с Типовыми отраслевыми нормами.

Гигиенические нормативы в атмосферном воздухе населенных мест согласно ГН 2.1.6.1338-03 и ГН 2.1.6.1339-03 составляют: $MgCl_2$ – 0,1 мг/м^3, $CaCl_2$ – 0,05 мг/м^3, NaCl – 0,5/0,15 мг/м^3 (в числителе указана разовая ПДК, в знаменателе – среднесуточная).

Предельно допустимые концентрации (ПДК) содержания хлоридов в поверхностно-ливневых стоках – 300 мг/л, для нефтепродуктов – 0,05 мг/л.

Для справки:

ХАРАКТЕРИСТИКИ РАСТВОРОВ ХЛОРИДОВ:

Классификация раствора	Концентрация соли в растворе, мг/л
Пресная вода	200–500
Слабоминерализованная вода	500–1000
Солоноватая вода	1000–3000
Соленая вода	3000–10 000
Морская вода	10 000–35 000

пустимую концентрацию (ПДК) для ливневых стоков в 10, а то и в 25 раз! Почти столько же соли в морской воде. А как она воздействует на металл, наверное, никому объяснять не нужно. Другое дело, что, по заверениям властей, в состав противогололедных реагентов, кроме хлоридов, входят специальные ингибиторы коррозии. Похоже на правду: иначе многие фирмы разорились бы на гарантийном ремонте кузовов. А вот Москве-реке и уцелевшим еще деревьям вдоль обочин и тротуаров придется несладко. Вы не пробовали поливать огород морской водой?

По ионам кальция, магния и натрия картина тоже довольно удручающая. ПДК для них не установлен, но эксперты пояснили: проблемы со здоровьем начнутся, когда дороги подсохнут и эти металлы в виде мельчайших частиц пыли попадут нам в легкие. Кашель, першение, аллергия при таком содержании гарантированы. Впрочем, не зря по весне московские дороги и улицы отмывают шампунями – это позволяет хотя бы свести к минимуму возможность переноса щелочно-металлической пыли.

Еще один сюрприз преподнесли нефтепродукты: по ним ПДК превышены в... 300 раз! Но, позвольте, они-то откуда? Разве из всех машин струей льются масло, тосол, незамерзайка (ее спирты тоже попадают в эту графу)? И, главное, неужели

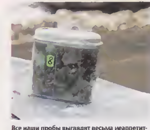
Содержание хлоридов в придорожном снеге местами превышает ПДК в 25 раз, а нефтепродуктов – до 300 раз!

РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ПРОБ

Место отбора пробы	Ca, мг/л	Mg, мг/л	Na, мг/л	Нефтепродукты, мг/л	Хлориды, мг/л
Для справки: ПДК для ливневых стоков	–	–	–	*0,05*	*300*
Быковское шоссе (13 км от МКАД)	369	46,4	1684	8,75	4250
ВАО, Гольяново, двор дома	1192	20,4	187	11,90	3000
ВАО, ул. Чусовская	1945	11,7	104	4,60	2800
МКАД, 5-й км, внутренняя сторона	1269	92,7	1181	10,60	4160
Третье транспортное кольцо, юг	3624	69,6	1351	11,20	7664
ЦАО, Лубянская пл.	1357	340,0	936	15,40	7134
Садовое кольцо, север	1730	104,0	729	12,20	4806
Селиверстов пер., уд. 10	3116	14,6	412	6,50	7126

эти гипотетические протечки столь равномерно распределены по всей уличной сети Москвы? Рискнем предположить: реагенты частично растворяют асфальтовое покрытие. Не этим ли объясняется его плачевное состояние по весне? Впрочем, это только гипотеза, тут нужны дополнительные исследования. В будущем мы обязательно привлечем к подобной экспертизе специалистов-дорожников, а также врачей и биологов: пусть прояснят вопрос о воздействии столь высоких концентраций хлоридов и ионов металлов на флору, фауну и на иаше здоровье!

Увы, даже относительно чистого снега на дорогах мы не нашли. Нигде. Тем более интересным выглядит опыт Скандинавских стран, опирающихся не на химию, а на физику: там просто посыпают дороги гранитной крошкой. А по весне собирают ее машинами-пылесосами. До следующей зимы…



Все наши пробы выглядят весьма иеаппетитно, где бы их ни брали.



Но радиоактивной заразы в них, слава Богу, нет!

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Как меняется экология вашего города (региона)?



4% *улучшается*

62% *ухудшается*

34% *не вижу изменений*

СВОЙСТВА ПРОТИВОГОЛОЛЕДНЫХ РЕАГЕНТОВ

В качестве основы для противогололедных реагентов в настоящее время используются 23%-ный раствор хлорида натрия, 26%-ный раствор хлорида кальция, 32%-ный раствор хлорида кальция, 25%-ный раствор хлорида магния, 50%-ный раствор ацетата калия и 28%-ный раствор кальциево-магниевого ацетата.

Эффективно использовать жидкие реагенты для предупредительной обработки. Однако применение растворов с высокой вязкостью (они – в конце списка) может вызвать эффект «смазки» дороги. Поэтому наиболее приемлемы здесь растворы хлорида натрия и 26%-ный раствор хлорида кальция (ХКМ). При обработке любыми жидкими реагентами дороги с уже образовавшимся ледяным покрытием на некоторое время резко возрастает скользкость. И только после того, как лед расплавится, создаются нормальные условия для движения автотранспорта.

Предупредительная обработка сухими реагентами на основе хлоридов кальция и магния также способна создавать ситуацию повышенной опасности, так как на дороге сухие реагенты превращаются в растворы с большой концентрацией и высокой вязкостью. Они рекомендованы к использованию лишь во время снегопада при низких температурах и на дорогах с большой интенсивностью движения.

Оценка фитотоксичности реагентов показала, что при концентрации до 2000 мг/л значимые эффекты не проявляются. Наибольшую толерантность растения проявляют к хлористому кальцию. А вот использование магнийсодержащих солей создает угрозу токсичного воздействия иона магния на растения.

КАЧЕСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ СВЕТОТЕХНИКИ – ГАРАНТИЯ БЕЗОПАСНОСТИ!

Наступление весеннее-летнего сезона для автомобилистов большая радость. Нет больше снежных заносов и гололеда. Впереди вождение на больших скоростях. Для того чтобы обеспечить хорошую видимость дороги и заметность своего автомобиля для других участников дорожного движения, не забудьте проверить состояние светотехники, так называемых «глаз» автомобиля. Именно от исправности светотехнических приборов вашего автомобиля зависит безопасность вашего движения.

Если возникает необходимость замены светотехники, то лучшим выбором для вашего автомобиля будут «родные» детали, то есть те, которыми ваш автомобиль комплектуется на конвейере автозавода. Такие приборы имеют оптимальное соотношение по параметрам «цена-качество». Необходимо опасаться покупки дешевой светотехники, собранной в кустарных условиях, так как ее отличает некачественная сборка, дефекты комплектующих или их частичное отсутствие. Такая продукция в большинстве случаев не имеет сертификатов из-за низкого качества и ее эксплуатация на автомобиле может быть небезопасна. от перегрева и выхода из строя самого прибора до замыкания и электрической цепи и возгорания автомобиля. **Автовладельцы, для которых безопасность превыше незначительной экономии средств, выбирают качественную продукцию «Завод Автосвет» или «Освар».**

Продукцию конвейерного качества изготавливает российский производитель **ОАО «Завод Автосвет»**. Сегодня в России практически ни одно транспортное средство не выходит на дорогу без светотехники, изготовленной этим предприятием. **«Завод Автосвет»** осуществляет поставки на сборочные конвейеры «ВАЗ», «ГАЗ», «УАЗ», «КАМАЗ».

«Завод Автосвет» реализует свою продукцию уже более 75 лет и ее качество заслуживает высокого доверия автовладельцев. При изготовлении продукции используются высококачественные отечественные и импортные материалы и комплектующие, а сборка изделий осуществляется на специальном оборудовании в заводских условиях, что гарантирует качество изделия и наличие всех комплектующих. Вся продукция **«Завод Автосвет»** сертифицирована на соответствие международным правилам, что подтверждено соответствующими сертификатами. Изделия **«Завод Автосвет»** полностью герметичны, что позволяет защитить их от попадания внутрь грязи и влаги, возникновения замыканий и выхода изделий из строя. Светотехника **«Завод Автосвет»** обеспечивает высокую яркость светового пучка, необходимую для оптимальной видимости в любых дорожных условиях. Такие характеристики светового пучка достигаются правильной конструкцией и геометрией стекло-рассеивателя и светоотражателя.

Несомненно, «визитной карточкой» предприятия являются фары головного света. При этом полный ассортимент выпускаемой продукции состоит из более чем 300 наименований светотехнических приборов: фары дальнего и ближнего света, противотуманные фары, плафоны освещения салона, фонари заднего хода, указатели поворота, габаритные огни и многое другое. Светотехнические приборы **«Завод Автосвет»** обеспечат вам светлую и безопасную дорогу!

Хорошо известна российским автовладельцам светотехника для отечественных автомобилей производства **ОАО «ОСВАР»** - качественная, надежная и проверенная.

Завод **«ОСВАР»** по праву считается одним из ведущих производителей светотехники. Уже более 30 лет светотехника под маркой **«ОСВАР»** поставляется на конвейеры автосборочных предприятий для комплектации автомобилей ВАЗ, ГАЗ, УАЗ и других российских марок. Качество автозапчастей, поставляемых в розницу, полностью идентично качеству конвейерных автодеталей. Светотехника **«ОСВАР»** популярна и пользуется достаточно высоким спросом, это говорит о том, что многие автовладельцы ей доверяют. Все технические характеристики светотехники **«ОСВАР»** находятся на высоком уровне, необходимом для оптимальной эксплуатации автомобиля. Поставщики материалов и комплектующих для изделий проходят жесткий отбор на предмет качества их продукции, а при поступлении на производство все материалы подвергаются входному контролю качества. Каждый этап сборки приборов **«ОСВАР»** контролируется, 100% готовых изделий проходит конечный стендовый контроль. Продукция соответствует международным правилам Европейской Экономической Комиссии при ООН, что подтверждается соответствующими сертификатами. В ассортименте, который предприятие предлагает своему потребителю, широкий спектр светотехнических приборов: фары, фонари задние и подфарники, указатели поворота, противотуманные фонари, дополнительные сигналы торможения, фонари освещения номерного знака, фонари габаритные, знаки аварийной остановки и многое другое. Светотехника **«ОСВАР»** обеспечит ваш автомобиль надежным светом и светосигнализацией, создаст световой комфорт в салоне вашего автомобиля.









Дружественная планета

Анатолий Сухов. Фото: Георгий Садков.

Приобретение «Амтелом» голландского «Фредештайна» не только широко распахнуло российским шинникам ворота на европейский рынок, но и открыло им доступ к новым технологиям и дизайнерским решениям. Одним из плодов этого альянса стала премьера 2008 года – летняя шина Amtel Planet 3, призванная заменить хорошо известную Planet 2P. Мне довелось испытать новые шины на автодроме в Мячково еще осенью – как говорится, с пылу, с жару. В качестве носителя взяли народную российскую иномарку – «Форд-Фокус 2», а для сравнения часть машин выступала на второй «Планете». В тестовые упражнения вошли переставка, разного шага змейки, в том числе и разнесенная,



«Планету 3» представлял Анатолий Вольнов, главный конструктор шин «Амтел». За его плечами богатый конструкторский опыт, в частности, создание шин для космического корабля «Буран».

тормозной створ, ну и, конечно, «чистая», скоростная трасса, один из поворотов которой был полит водой.

Во-первых, шина оказалась сравнительно тихой, как и обещали конструкторы. В этом заслуга не только новых резиновых смесей, но и рисунка протектора с переменным шагом наклонных «шашек», каждая из которых входит в контакт с дорогой постепенно. Современные автомобили, особенно в ценовом сегменте до $25 тыс., не слишком хорошо шумоизолированы, поэтому не будем сбрасывать со счетов этот фактор, который в конечном итоге тоже влияет на безопасность.

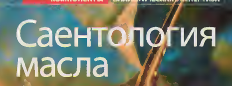
Существенно улучшилась управляемость. В целом реакции стали мягче, но нет и намека на «размазанность»: просто там, где шины предыдущего поколения уже уводят автомобиль наружу поворота, «третья планета» еще цепляется за асфальт и хоть с уводом, но держит траекторию. Особенно это заметно на скоростной разнесенной змейке, где автомобиль склонен к раскачке.

У меня за плечами опыт выступления на этой трассе в «Кубке Лада-Калина», поэтому есть возможность, пусть грубо, но сравнить работу этих шин с гоночными сликами. Да, на два колеса машину на этих покрышках, конечно, не поставить, но темп прохождения скоростных поворотов вполне достойный, а небольшие ошибки легко подправить сбросом газа – «Фокус» тут же начинает мягко ввинчиваться внутрь. На курсе машина устойчива. Шины неплохо сочетаются с ABS. Все вполне предсказуемо, а значит, надежно. На шинах-предшественницах (кстати, неплохо зарекомендовавших себя в больших тестах ЗР) скольжения возникают куда раньше, резче, и выходить из них не так просто.

За несколько часов теста покрышки заметно поистерлись – но и только. Это хорошая заявка на долговечность, ведь вырывы резины, особенно в плечевой зоне, при езде по поребрикам здесь не редкость.

Выпускать Amtel Planet 3 будут на заводе в Кирове вначале в пятнадцати, а вскоре в двадцати типоразмерах (посадочные 13, 14 и 15 дюймов). Рекомендуемые розничные цены – от 1200 руб. за 175/70R13 до 1900 за 195/65R15. Возможно, приживутся они и на конвейере, ведь, по данным на конец прошлого года, каждая четвертая шина «Амтел» шла на заводскую комплектацию, в том числе и собираемых в России иномарок. □

Amtel Planet 3 разработана совместно с Vredestein специально для России. Рисунок протектора – направленный, V-образный с мощным центральным ребром и двумя глубокими продольными канавками. Протектор – двухслойный: беговая часть изготовлена из бутадиен-стирольного каучука с повышенной износостойкостью, с добавлением активного углерода. Низкое сопротивление качению шин и, соответственно, экономичность обеспечивает подканавочный слой с низким коэффициентом потерь на основе комбинации натурального и бутадиенового каучука. У шины достаточно жесткая боковина, стойкая к атмосферным воздействиям и УФ-излучению. В каркасе использован полиэфирный корд повышенной крутки.



Саентология масла

Какое масло лучше залить – не в смысле бренда, а для пользы мотору: скажем, [illegible]W-30 или 10W-40? Или стоит взять 15W-50? В общем, что выбрать – и почему? Жанр аналитической экспертизы представляют Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

«Масляную» тему подсказал случай с доводкой на стенде тюнингового мотора. Собрали его из хороших деталей, с индивидуальной подгонкой по зазорам, обкатали (масло – «сороковка»), сняли характеристики, все – о'кей. А к приезду клиента залили «пятидесятку», на которой в дальнейшем планировалось гонять моторчик. Ожидали, естественно, прибавки момента и признательности заказчика…

Однако все пошло не так, как было до сих пор: мотор даже «на глазок» стал «тупым»! Измерения на стенде подтвердили потерю 12% мощности на высоких оборотах (рис.1). Но ведь «пятидесятка», судя по аннотации, специально предназначена для тюнинговых и спортивных моторов. В чем же дело?

ТОЛСТЫЙ СЛОЙ ШОКОЛАДА

Так пожиже или погуще? Масленщики немногословны: мол, чем больше вязкость масла, тем толще масляные пленки, образующиеся в парах трения двигателя – в подшипниках коленчатого вала, под поршневыми кольцами… А чем толще – тем лучше: ведь они защищают от износа. Двигателисты соглашаются, но напоминают: и мощность мотора, и расход масла на угар, и даже на температуры его деталей – а значит, и общая надежность двигателя, тоже зависят от вязкости масла. Поэтому применительно к вязкости «больше» не значит «лучше»: надо искать некий оптимум для каждого конкретного мотора. Вот этим и займемся.

САЕ – РАЗ, САЕ – ДВА! ОПТИМУМ?

Сначала замерим мощность двигателя и расход топлива на различных маслах: выявим зависимость поведения мотора от вязкости масла. Потом оценим влияние свойств масла на скорость износа. Перед испытанием каждого сорта мотор (в данном эксперименте – ВАЗ-21083) разбираем, взвешиваем поршневые кольца и вкладыши подшипников. Вновь собираем и заливаем испытуемое масло, обкатываем в течение часа. Затем испытываем в течение 20 моточасов на режимах ускоренного износного цикла. Дополнительно имитируем пусковые режимы. По окончании – повторная разборка, снова взвешиваем вкладыши и кольца. Вычитаем, делим на время – получаем скорость износа на цикле ускоренных испытаний.

Для трех масел – SAE 5W-40, 10W-40 и 15W-40, полученные результаты легли в пределы погрешности измерений. Стало быть, при прогретом моторе первая циф-

НАША СПРАВКА

На банках с маслом нанесено обозначение вязкости по классификации SAE. Наличие двух цифр, разделенных буквой W, говорит о всесезонности масла. Первая указывает на минимальную отрицательную температуру, при которой двигатель можно «провернуть». Так, например, масло 0W-40 должно прокачиваться до -35°С, 15W-40 – до -20°С. Вторая цифра говорит о вязкости масла при 100°С, точнее – о допустимом диапазоне ее изменения: для «тридцатки» – от 9,3 до 12,5 сСт (сантистокс – единица измерения вязкости), для «сороковки» – от 12,5 до 16,5 сСт, а для «пятидесятки» – от 16,3 до 21,9 сСт. Иными словами, кинематическая вязкость может меняться почти на 30%, оставаясь в пределах допустимого.

ра в обозначении масла не влияет ни на мощность, ни на расход! Что до ресурса, то очевидно: чем быстрее масло начинает прокачиваться через систему смазывания, тем ниже интенсивность «пускового» износа. Для нас важно: чем меньше первая цифра, тем меньше мотор изнашивается при холодном пуске. Кстати, это будет заметно и по поведению автомобиля – на таком масле он быстрее начинает принимать нагрузку по мере прогрева.

Со второй цифрой все гораздо сложнее. На графиках зависимости крутящего момента двигателя от вязкости масла (рис.2) сразу прорисовались те самые оптимумы, о которых говорилось выше. Подтвердилось и то, что по мере увеличения скорости оптимум смещается в зону более высокой вязкости. Так, если мотор преимущественно работает на умеренных оборотах (2000…3000 об/мин), характерных для эксплуатации в городе, то ближе всех к оптимуму «сороковка». Зато выше 4000 об/мин оптимум сдвигается к «пятидесятке».

А что с ресурсом? Если пренебречь пусковым износом, на который влияют в основном присадки, включенные в состав базового пакета, то зависимость проста – чем больше вязкость, тем меньше износ (рис.3).

УДАРИТ МОРОЗ...

Бытует мнение, что на зиму лучше заливать масло с меньшей вязкостью, пожиже. То есть в индексе SAE и первую, и вторую цифру надо иметь поменьше. С первой все понятно – ведь предельная отрицательная температура эксплуатации определяется именно ею. Но экстремально низкие температуры выпадают не всегда и не везде: в большинстве регионов России привычнее ездить при умеренном «минусе». И здесь снова приобретает важность вторая цифра индекса. А как влияет она, попробуем разобраться.

Итак, при изрядном морозце мы все-таки запустились. А в стадии прогрева чем больше вязкость масла, тем выше потери на трение. Значит, для достижения одних и тех же оборотов холостого хода топлива придется сжечь больше, чем в теплую погоду. Трение в целом пропорционально вязкости, а насколько возрастает она при низких температурах? Измерили: при температуре 20°С вязкость у «тридцатки» составила 666 сСт, «сороковки» – уже 917 сСт, а «пятидесятки» – 1343! То есть в два раза больше, чем самого «жидкого» из взятых нами масел. А прогрев зимой идет долго, значит, топлива на вязких маслах израсходуем заметно больше. О токсичности и говорить не приходится – смесь то надобно обогащать.

Впрочем, узлы трения двигателя на этикетку не смотрят – для них важна реальная, рабочая вязкость. Эта вязкость, как мы показали раньше, имеет четко выраженный оптимум. Но зимой масло в поддоне градусов на 20–40 холоднее, чем летом. Конечно, в подшипнике оно дополнительно прогревается, но его рабочая температура все-таки ниже (рис. 4). Поскольку дискретность классификации вязкости по SAE достаточно грубая, вывод прост – на морозе оптимальным для эффективной работы узлов трения двигателя будет масло с вязкостью, на «десятку» меньшей – например, 30 вместо 40, 40 вместо 50.

КУДА СБЕЖАЛИ «ЛОШАДИ»

Вернемся к началу статьи: почему же «затупел» мотор на «спортивном» масле? Разобрав двигатель, увидели картину, характерную для начала температурного задира поршней во всех цилиндрах. Но ведь на масле 10W-40 все было нормально? Дело в том, что масляные пленки, формируемые поршневыми кольцами, создают се-

Хочешь сделать мотору хорошо – лей то, что рекомендует производитель МОТОРА, а не МАСЛА!

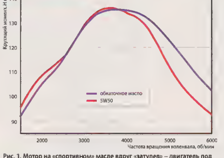


Рис. 1. Мотор на «спортивном» масле вдруг «затупел» – двигатель на него не проектировали.

Рис. 2. Вот они, «оптимумы» механических потерь. Чем выше обороты, тем заметнее они сдвигаются в область более вязких масел.

ЭТО ЛЮБОПЫТНО

Кстати, если насчет пленок в подшипниках никто не сомневался, то сомнения в том, есть ли они под поршневыми кольцами, окончательно развеяли только в 80-х годах прошлого века. Тогда практически одновременно и у нас, и в Штатах, и в Японии были поставлены эксперименты, в ходе которых измерили толщины пленок и выявили некоторые закономерности их жизни в цилиндрах двигателя. (Кстати, один из авторов принимал непосредственное участие в этих работах.) В частности, установили, что мощность мотора зависит от толщины масляного слоя и, кроме того, от вязкости моторного масла. Эти выводы и легли в основу описанного здесь эксперимента.

Изношенная машина просит масло большей вязкости; эксплуатируемая зимой – меньшей, причем по обеим цифрам индекса SAE.

рьезное тепловое сопротивление – ведь 60–80% тепла, воспринимаемого поршнем от газов в камере сгорания, отводится через кольца. А теплопроводность масла очень низкая. И чем толще пленки, тем меньше тепла отводится от поршня – его температура растет, а значит, увеличивается и диаметр детали. Кстати, допуски зазоров по размерным группам учитывают возможность работы двигателя на маслах четко определенных классов. А «пятидесятка» в число рекомендованных АВТОВАЗом не входит…

Так вот, простой переход с «сороковки» на «пятидесятку» для нашего мотора приводит к увеличению температуры поршня на 8–15 градусов в зависимости от режима его работы. Но кто это учитывает при выборе масла?

И еще. Очевидно, чем более толстые пленки остаются в цилиндре, тем больше масла израсходуется на угар. Поэтому, используя более вязкое масло, не удивляйтесь, если его расход возрастет.

ТАК КАКОЕ ЖЕ МАСЛО ЛИТЬ?

Ответ на главный вопрос прост: только тех групп вязкости, которые рекомендованы производителем. Причем МОТОРА, а не МАСЛА! Но и тут есть выбор – часто производитель рекомендует два соседних класса. Какой из них выбрать, приведенные результаты говорят достаточно четко. Если режим эксплуатации ближе к городскому, то масло с меньшим классом вязкости. Если же машина чаще гоняет по трассе, то лучше подойдет более вязкое – позволит немного сэкономить на топливе. Но все это применительно к мотору с невысокой степенью износа. А вот старым, недужным «железным коням» маловязкие масла противопоказаны явно. Это летом… Как поступить зимой – читай выше!

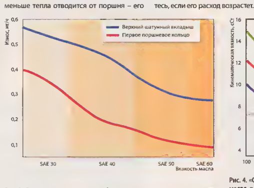


Рис. 3. С износом все просто: чем больше вязкость масла, тем меньше изнашивается мотор.

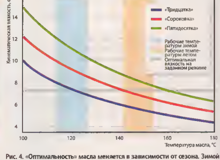


Рис. 4. «Оптимальность» масла меняется в зависимости от сезона. Зимой масло в поддоне холоднее, значит, его температура и в узлах трения ниже. Поэтому отходим от «сороковки» и приближаемся к «тридцатке».

АВТОДЕТАЛИ «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» - УВЕРЕННЫЙ ВЫБОР!

Готовь сани – летом, а автомобиль – весной! Ведь зимние дороги, мороз и гололед, соль и химические реагенты могли значительно износить рабочие системы автомобиля. Да и технический осмотр не за горами. Прежде всего необходимо проверить состояние элементов трансмиссии, рулевого управления, непосредственно влияющих на безопасность вождения автомобиля. При покупке автодеталей рекомендуем обратить внимание на оригинальные автозапчасти **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»** - продукцию хорошо известного автовладельцам российского производителя, качественную и надежную. Продукция **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»** реализуется на российском рынке более 15 лет. Автодетали **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»**, одни из немногих, поставляются на главный конвейер ОАО «АВТОВАЗ», что связано с высоким доверием профессионалов автомобильного рынка к их качеству. Автозапчасти **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»** популярны и пользуются достаточно высоким спросом, это говорит о том, что многие автовладельцы им доверяют. Сегодня каждый третий покупатель, имеющий автомобиль ВАЗ не старше 15 лет, выбирает автодетали **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС».**

Нажимные и ведомые диски и комплекты сцепления «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» обладают высоким крутящим моментом, благодаря которому улучшается динамика разгона автомобиля в любых дорожных условиях. Запас по крутящему моменту сцеплений **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»** до 4-х раз превышает необходимую норму. Это значит, что повышаются износостойкость и эксплуатационные характеристики сцепления. Далеко не все зарубежные аналоги могут демонстрировать такие показатели. Высокая износостойкость фрикционных накладок на длительный срок исключает возможность «пробуксовки» сцепления. Расчетный ресурс дисков сцепления **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»** составляет 120 тысяч километров пробега.

Рулевые тяги и наконечники, шаровые опоры «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» обеспечивают надежную связь управляемых колес автомобиля и рулевого механизма. При этом изделия обладают высокой ударопрочностью, которая достигается за счет использования в производстве легированной стали, имеющей специальную термическую обработку. Усилие вырыва шарового пальца рулевых тяг и наконечников соответствует норме с запасом до 200%. Углы качания в поперечном и продольном направлениях полностью соответствуют требованиям чертежа оригинальной конструкции данных автодеталей для автомобилей ВАЗ. 100% готовых изделий проходят стендовые испытания на предмет соответствия всех параметров ТУ и ГОСТ.

Особого внимания заслуживают детали под **торговой маркой «VINTERS»** от компании **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС».** Это автозапчасти, обладающие улучшенными техническими характеристиками и увеличенным ресурсом. По своим показателям запасные части **«VINTERS»** не уступают лучшим зарубежным аналогам и повышают важнейшие характеристики автомобиля: управляемость, плавность хода, эффективность торможения.

Многолетний опыт **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»** в разработке и изготовлении автозапчастей, конвейерные технологии производства и постоянная работа по усовершенствованию материалов позволяют автодеталям **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»** являться эталоном высококачественной продукции на российском рынке. Автозапчасти **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»** являются «родными» для автомобилей «ВАЗ», что гарантирует их полную совместимость со всеми узлами автомобиля ВАЗ. Установив автозапчасти **«ВАЗИНТЕРСЕРВИС»** на свой автомобиль, Вы можете полностью полагаться на их безотказную работу с полной отдачей.

ВНИМАНИЕ! НОВИНКА!

С 2008 года начат выпуск новых ведомых дисков сцепления «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» с улучшенными эксплуатационными характеристиками – 11183 и 11186. Диски сцепления предназначены для установки на автомобили семейства «Лада-Калина 1118», а также на следующие виды автомобилей ВАЗ: диск 11183 – на автомобили девятого; а диск 11186 - на автомобили десятого семейства со всеми типами двигателей, выпускаемых ОАО «АВТОВАЗ». **Модернизированная конструкция данных дисков сцепления позволяет мягко трогаться с места и легко переключать передачи, а также обеспечивает снижение шумов и вибрации в трансмиссии при работе двигателя, повышает эффективность работы ведомого диска сцепления и сохранность его исходных характеристик в течение всего срока эксплуатации.** Улучшение свойств ведомых дисков сцепления 11183/11186 произошло за счет внедрения новых конструктивных решений: демпфера гашения крутильных колебаний и лепестковых пружинных пластин фрикционных накладок, изготовленных из высокотехнологичного материала.

ВНИМАНИЕ! ЛАЗЕРНАЯ МАРКИРОВКА!

С 2008 года все диски сцепления и рулевые тяги «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» имеют лазерную маркировку. Маркировка на деталях содержит наименование изготовителя (VIS), знак соответствия Ростандарту, месяц и год изготовления, обозначение детали, знак *.

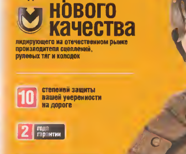
Данный способ защиты эффективно обеспечивает подтверждение подлинности изделия.



Поставщик конвейера ОАО "АВТОВАЗ"

Высокое качество автодеталей для автомобилей ВАЗ





Генеральный дистрибьютор ЗАО "ВолгаПромМаркет"

Разделим на троих

Флэш-накопители упорно напрашиваются в компанию привычному дуэту: тюнер и CD. Ресиверы с USB-портом изучает Денис Чиликин.

Сегодняшняя подборка включает недорогие модели MP3-ресиверов, оснащенных USB-портом. Недорогие – не значит дешевые: цена – от 4500 до 6800 рублей! А все потому, что с функциональной точки зрения это далеко не самые простые модели известных брендов. Иными словами, формальная переплата за сам USB-порт составляет менее 1000 рублей. Но, сверх того, появляются и откидывающиеся передние панели с увеличенным дисплеем (правда, не моторизированные), и несколько пар линейных выходов, и более широкие звуковые настройки.

Удобство, конечно же, неоспоримое – особенно для пользователей компьютеров и интернета. Скачал – и слушай.

BLAUPUNKT KINGSTON MP47

Ориентировочная цена: 6800 руб.

Ресиверы с немецкими корнями стоят особняком от азиатских моделей. И выражается это не только в дизайне, но и в общем подходе к конструкции.

В сегодняшней подборке Blaupunkt – единственный, у которого USB-порт не выведен на переднюю панель (дабы не портить внешний вид)! Как пользоваться? Взамен предусмотрены разъем на тыловой части и провод-удлинитель, который можно вывести, например, в бардачок (и к нему подключать флэш-память). Передняя панель – откидная, но не моторизированная, на ней же расположен вход AUX для дополнительных аудиоустройств. Цвет дисплея может изменяться: вариантов оттенков – аж 4096.

Эргономика – без существенных изъянов: придраться можно лишь к чрезмерно тугим клавишам. Система меню на первый взгляд запутанная, но после прочтения инструкции все становится ясно.



Ресивер богат настройками звучания. Предусмотрен не просто регулятор тембра с готовыми предустановками, а полноценный трехполосный эквалайзер с выбором центральной частоты и добротности. Выход для сабвуфера также регулируемый – и по уровню, и по частоте среза. В качестве еще одного приятного дополнения – система усиления баса.

Среди «понимаемых» форматов – MP3 и WMA. Русские заголовки не читаются. Тестовые диски (Audio CD и MP3) аппарат распознал за 9 секунд.

Навигация по диску и поиск радиостанций отличаются средней (ближе к быстрой) скоростью. Тюнер – без российского УКВ-диапазона, но с системой RDS.

Звучание аппарата – детальное, без серьезного окраса, комфортное и сбалансированное. Но для любителей выжать максимум «драйва» с помощью встроенного усилителя этот вариант – не самый подходящий.

+ Две пары выходов, регулируемый выход сабвуфера, параметрический трехполосный эквалайзер, возможность подключения iPod и Bluetooth адаптеров.

– Требуется докупить переходник для организации линейных выходов.



CLARION DB568RUSB

Ориентировочная цена: 5300 руб.

Лакированная черная рамка и эффектный внешний вид – с подобным дизайном модели Clarion среднего уровня выступают уже несколько лет. К качеству изготовления претензий, как всегда, нет, а компромиссы эргономики в угоду внешнему виду в данной модели минимальны. Дисплей – средних размеров, но информативная часть его невелика; на экране чересчур много небольших пиктограмм и «развлекательной» графики.

USB-порт деликатно прикрыт заглушкой-крышечкой. А дополнительный аудиовход AUX и вовсе расположен на тыльной стороне аппарата (а не на панели). Линейных выходов – 2 пары.

Тюнер, как и следовало ожидать, – без расширенного УКВ-диапазона, но с системой RDS и традиционно быстрой скоростью настройки. На прочтение CD-диска потребовалось 7 секунд, а вот с MP3 аппарат возится аж 17.

Одна из ключевых особенностей «Клариона» – разъем для подключения штатных ДУ автомобиля. С помощью интерфейсного кабеля (для каждой модели он – свой) к устройству можно подключить клавиши управления ДУ на руле. Есть в комплекте и привычный беспроводной пульт.

Настройки звучания обычные: регулировка высоких/низких частот, незамысловатый фирменный эквалайзер Z-Enhancer и система усиления баса Magna Bass. Звучание проработанное и живое.

➕ Эффектный внешний вид, возможность подключения ДУ на руле.

➖ Скромные настройки звучания.

JVC KD-G447 EE

Ориентировочная цена: 4500 руб.

Поначалу ресивер напомнил простую модель 3-й серии, которая совсем недавно была у нас на тесте. Но сходство оказалось чисто внешним – выяснилось, что помимо USB-разъема здесь уже есть и контрастная синяя подсветка, и более серьезный дисплей, и кое-какие изменения в функциональном оснащении.

К эргономике серьезных претензий нет, но одну особенность все же отметим. Клавиша-джойстик для переключения треков, папок и т.п., которая лишь на миллиметр меньше, нежели в 3-й серии, лишилась острых граней, а потому нажимается уже не так легко и как на простой младшей модели.

Среди поддерживаемых форматов – MP3 и WMA. Наш тестовый CD был прочитан за 7 секунд, MP3-диск – за 14. И это не предел скорости: навигация по диску (переключение папок и треков) и поиск радиостанций – просто молниеносные!

Фирма JVC неизменно радует российского потребителя RDS тюнером с расширенным FM-диапазоном (65–74 МГц) и поддержкой заголовков-тэгов на кириллице.

Настройка параметров звучания обычна для подобного класса устройств: высокие, средние и низкие частоты, в виде готовых предустановок, тонкомпенсация.

Звучание – динамичное, взвешенное, без серьезного окраса, с агрессивной высокочастотной составляющей.

➕ Поддержка заголовков на кириллице, расширенный FM-диапазон, завидное быстродействие.

➖ Отсутствие линейных выходов.



PANASONIC CQ-C5355N

Ориентировочная цена: 5000 руб.



Дизайн ресиверов Panasonic с характерной фирменной дугой стал легкоузнаваем уже не только поклонниками марки. И тестируемый ресивер – не исключение.

Внешний вид, в целом – гармоничный и современный, но некоторым элементам не помешало бы «освежиться». Например, на общем фоне бросается в глаза уж слишком простое оформление энкодера и дисплея.

Управлять аппаратом на ощупь можно без особой сноровки. Расположение клавиш удачное, а вот форма некоторых из них (в угоду дизайну?) – не самая лучшая. Меню ресивера привычное и незапутанное. Подсветка кнопок изменяемая: зеленая или красная, а для подсветки экрана предусмотрено 7 цветов.

По звуковым настройкам Panasonic – бесспорный лидер сегодняшней подборки. Здесь есть не только традиционные регулировки (высокие, низкие частоты), готовые предустановки, но и трехполосный параметрический эквалайзер. А вдобавок к этому – система оптимизации звучания SRS WOW с возможностями настройки (фокусировка звукового поля и т.п.).

Линейный вход AUX расположен на тыловой части аппарата. Там же есть две пары линейных выходов (фронт и тыл) и разъем для подключения модулей расширения (Bluetooth, Ipod и т.п.). USB-разъем выведен на переднюю панель и скрыт аккуратной крышечкой.

Поддерживаемые форматы – MP3 и WMA. Тестовый CD-диск распознавался 7 секунд, тогда как MP3 читался 10. Навигация по диску (переключение треков, папок) и поиск радиостанций также не отличаются «скорострельностью».

Звучание полностью соответствует ценовому диапазону: не самое выразительное, но с объемной картиной.

+ Две пары линейных выходов, параметрический 3-полосный

– Небольшая задумчивость.

КТО ЛУЧШЕ?

ЭРГОНОМИКА

Наиболее простым и незапутанным ресивером, на наш взгляд, оказался Sony. Чуть более сложными – Clarion, JVC и Panasonic. А Blaupunkt отличается немецким подходом – разумным, но слегка непривычным для тех, кто успел сродниться с азиатской техникой.

ЗВУЧАНИЕ

У всех моделей – вполне достойный уровень, но со своими изюминками. К примеру, «ураганный» звук от встроенного усилителя лучше других выдает JVC. Sony – достаточно универсальный. Clarion и Blaupunkt – более сдержанные, но отлично передают мелкие нюансы. Panasonic же предлагает интересные варианты с обработкой звука, которые актуальны даже для простой акустики.

НАСТРОЙКИ ЗВУЧАНИЯ

Рекордное количество аудионастроек – у ресивера Panasonic. Вплотную за ним – Blaupunkt. Далее, на ступеньку ниже: Sony, JVC и Clarion.

ВНЕШНИЙ ВИД

Самое эффектное исполнение, безусловно, у Clarion: шикарной лакированной панелью не может похвастать, пожалуй, больше никто. Blaupunkt, наоборот, выполнен менее вызывающе, но не безлико. Что касается JVC, Panasonic и Sony, то они, несомненно, узнаваемы. Но разве это плохо?



SONY CDX-GT410U

Ориентировочная цена: 4300 руб.

Это не первый аппарат SONY с дизайном Xplod, побывавший у нас в редакции. Все недорогие модели этой линейки крайне похожи, различия обнаружили лишь в деталях. В данном случае это – флуоресцентный дисплей, которого не бывает в самых дешевых ресиверах, и, само собой, USB – порт, весьма удачно вписанный в переднюю панель.

Быстрота выполнения команд и эргономика – на традиционно высоком для SONY уровне. На распознавание тестового CD ушло 6 секунд, MP3 – 10.

Дисплей хоть и небольшой по размеру, но отлично читается – благо, на нем преобладают крупные символы, а не мелкие пиктограммы. Для лучшего «вливания» в интерьер подсветку клавиш можно изменить с агрессивно-красного на нейтральный зеленый цвет.

По количеству воспроизводимых форматов ресивер – в числе лидеров. Это и распространенные форматы MP3,WMA, и более редкие – AAC и ACTRAC. Последний, правда, хоть и разработан самой SONY, но уж совсем экзотика.

Что касается звуковых настроек, есть незамысловатый трехполосный эквалайзер и готовые предустановки. Особо стоит выделить то, что одна из пар линейных выходов переключается в сабвуферный режим. А значит, с ресивера сможете управлять громкостью и уровнем саба.

Тюнер у SONY с системой RDS, без расширенного FM-диапазона, но с высокой скоростью поиска станций.

Звучание можно охарактеризовать как универсальное. Даже со встроенным усилителем можно добиться агрессивной басовитости или тонкостью воспроизведения.

+ Регулируемый выход сабвуфера, две пары линейных выходов, пульт ДУ, возможность подключения дополнительных устройств (чейнджера и т.п.).

– Поднадоевший внешний вид.

НОВОСТИ **РиМЕТ**

(то лучше Motor Healer
озаботится о двигателе автомобиля?

По независимой оценке самого авторитетного автоиздания в России, епараты «Технология РиМЕТ» уменьшают износ деталей ДВИГАТЕЛЯ КПП на 40 %, показывая максимальную эффективность среди отечест- нных и зарубежных продуктов схожего назначения. Реметаллизанты, оизводимые компанией Fine Metal Powders на основе ультратонких стиц особого сплава, увеличивают мощность, восстанавливают выравнивают по цилиндрам компрессию, снижают расход масла, еньшают содержание СО в выхлопных газах. При этом цена епаратов серии «РиМЕТ» в 2-3 раза ниже зарубежных алогов.



Особо необходимо отметить препарат вого поколения «Motor Healer **NEW**» с улуч- нным составом. С момента разработки Motor Healer NEW» существенно возросли ъемы продаж этого препарата как в России, к и в странах Западной Европы и США агодаря отличным потребительским свой- вам. Уникальность «Motor Healer NEW» в том, о он значительно снижает трение и увели- вает мощность двигателя, в зависимости степени износа, до 20 %, являясь в то же вре- защитным и восстановительным препаратом. ижает уровень шума двигателя. Идеально одит для любого двигателя от двигателя рки «прошлого века» до самого современ- о, так как устраняет износ на самой ранней дии эксплуатации двигателя, значительно личивает ресурс изношенного двигателя. взаимодействует с маслом и не изменяет о свойств. Применяется с любыми типами торных масел. Постоянно присутствуя асле, поддерживает поверхности пар трения птимальном состоянии, работая как «интеллектуальная тема». Увеличивает ресурс двигателя до 3 раз.

Сегодня компания Fine Metal Powders предлагает не только серию тивоизносных препаратов, но и высококачественные смазочные териалы, антикоррозионные цинкнаполненные композиции, средства тохимии. В 2007 году продукция компании награждена серебряной далью Международной выставки изобретений «IENA-2007» рманин) в номинации «Новые материалы и инструменты».



Компания Fine Metal Powders постоянно пополняет линейку противоизносных материалов и наряду с выпущенным препаратом «ReMETall» возобновила выпуск препарата «ReMETall-T», позволяющего устранить износ и улучшить работу трансмиссионных узлов легковых и грузовых автомобилей.







С этого момента все диски сцепления и рулевые тяги, которые «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» поставляет на сборочный конвейер ОАО «АВТОВАЗ» и в розничную сеть, маркируются лазерным лучом. Маркировка на деталях содержит наименование изготовителя (VIS), знак соответствия Росстандарту, месяц и год изготовления, обозначение детали. Детали, реализуемые через сеть магазинов, будут дополнительно обозначаться знаком «★»(после обозначения детали). Таким образом, потребители могут быть уверены, что покупаемая ими деталь действительно подлинная, а компания-производитель тщательно следит за качеством.

ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» шесть лет применяет лазерную маркировку, но с 2008 года такой метод защиты распространился на все диски сцепления и рулевые тяги для автомобилей LADA. Надписи на автокомпонентах, позволяющие идентифицировать их и отличить среди других изделий, – это одно из требований международного стандарта качества ИСО/ТУ 16949. Осенью 2007 года ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» еще раз подтвердило свое соответствие стандарту, успешно пройдя контрольный аудит фирмы UTAC (Франция).

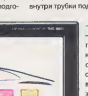
Подробнее информацию об изменении лазерной маркировки автокомпонентов VIS см. на сайте **www.vazinter.ru**

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ВАЗИНТЕРСЕРВИС
РФ, Тольятти, ул. Макарова, 23. Тел.: (8482) 75-85-05

Монитор Alpine TME-M680

Ориентировочная цена – 13 000 руб.

Самый маленький монитор Alpine TME-M680 рассчитан на установку в подголовник: для этого он комплектуется рамкой. Коммутационный кабель снабжен микроразъемом, потому его можно провести внутри трубки подголовника.



Диагональ монитора – 5,8 дюйма. TFT-матрица – с разрешением 400x234 пикселей. В комплекте коммутационный блок с двумя AV-входами и один переключаемый вход/выход. Таким образом, к монитору можно подключить до трех AV-источников. Кроме того, новинка оснащена встроенным в корпус ИК-передатчиком для беспроводных наушников.

USB/CD-ресивер Pioneer DEH-4000UB

Ориентировочная цена – 5500 руб.

Универсальный USB/CD-ресивер с обновленным дизайном и завидным функциональным оснащением предлагает автомобилистам компания Pioneer.

На лицевой панели устройства USB-разъем (v2.0). Через него можно подключать не только USB-накопители, но и USB-аудиоплееры и управлять ими с головного устройства. Для хорошего звучания сабвуфера на борту имеются фильтры низких и высоких частот, 3-полосный параметрический эквалайзер EEQ. В ресивер также интегрирован «прямой привод» сабвуфера Direct Sub Drive. Значит, можно подключать пассивный сабвуфер вместо задних АС напрямую от встроенного усилителя с мощностью 70 Вт при 2-омной нагрузке



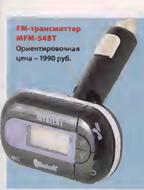
DVD-проигрыватель Prology DVD-1000

Ориентировочная цена – 15 000 руб.

Prology сообщает о поступлении в продажу нового 10-дискового DVD-проигрывателя. В комплекте пульт дистанционного управления и выносной приемник сигналов ДУ, что позволяет разместить проигрыватель в любой части салона горизонтально, вертикально либо под углом. В числе поддерживаемых форматов DVD, VCD, CD, MP3, JPEG. Системы цветности PAL/NTSC. Ключевая особенность – цифровой аудиовыход, весьма полезный для построения в автомобиле сложных мультимедийных систем



FM-трансмиттер MFM-54BT
Ориентировочная цена – 1990 руб.



Компания Mystery представляет MFM-54BT – универсальный FM-трансмиттер с функцией Bluetooth.

Устройство принимает аудиосигнал с мобильного телефона (по протоколу Bluetooth) и транслирует его в FM-диапазон. Это означает, что посредством любой аудиосистемы автомобиля (в которой есть FM-тюнер) можно слушать мелодии (например, MP3) из телефона. Но не только! Благодаря встроенному микрофону у водителя будут «свободные руки» (Hands-Free). Причем специального подключения не требуется – только вставить модулятор в разъем прикуривателя.

DVD-ресивер VELAS VDU-M701
Ориентировочная цена – 4000 руб.

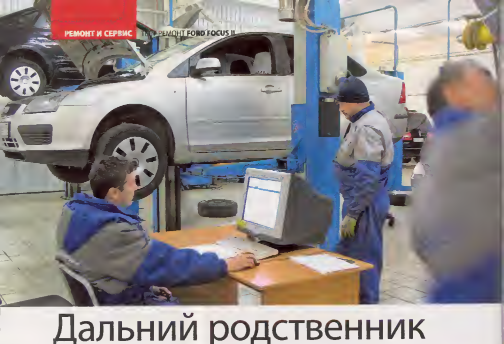
VELAS расширяет модельный ряд DVD-ресиверов. В нем – головное устройство VDU-M701. При невысокой цене оно может похвастать поддержкой видеоформатов DVD/DivX/MPEG-4, тюнером с системой RDS, USB-портом, входом AUX. Для подключения усилителей предусмотрены две пары выходов RCA и выход на сабвуфер.



Мультимедийная станция VARTA V-AVM711D
Ориентировочная цена – 17 000 руб.

VARTA Electronics соорудила многофункциональную мультимедийную станцию формата 2DIN с сенсорным семидюймовым экраном. Аппарат может работать с навигационным GPS-блоком, поддерживает Bluetooth, русскоязычное меню. Есть ТВ-тюнер и встроенный многоканальный усилитель. Для расширения возможностей системы предусмотрены многоканальный аудиовыход 5.1, видеовыход, видеовход для камеры заднего вида, отдельный выход на сабвуфер, разъем AUX, а также встроенные слоты для карт памяти SD/MMC и порт USB.





Дальний родственник

Отечественные авто всегда славились ремонтопригодностью. Продолжит ли эту традицию русский «Фокус», проверял Игорь Козлов.

КАК ПО МАСЛУ

С заменой масла в двигателе особых проблем нет, если, конечно, не относить к ним демонтаж защиты моторного отсека: на подопытном авто в ней не оказалось технологических отверстий, хотя варианты с ними не редкость. Поборите соблазн оставить громоздкую деталь в гараже – ведь легкосплавный картер мотора хрупок. Не забываем проверить прокладку сливной пробки: если она уже сильно обмята, лучше поставить новую.

Свечи зажигания в моторах 1,4–1,6 л поменять проще некуда – просто вынимаем наконечники (тянуть только за них!) высоковольтных проводов. На агрегатах Duratec-HE 1,8 и 2,0 л предварительно снимаем декоративную накладку – аккуратно сдергиваем ее с трех направляющих вверх, стараясь (если дело на морозе) не расколоть пластик. Дальнейшие действия проблем не вызовут, особенно когда под рукой добротный ворот с головкой «на 16». Перепутать провода сложно – все они помечены, как и выводы на модуле зажигания.

Воздушный фильтр имеет несколько вариантов исполнения. Для замены прямоугольного элемента сперва отсоединяем гофр впускного патрубка и отводим его в сторону – иначе не подобраться к одному из шести саморезов крепления крышки корпуса. Если элемент цилиндрический, то доступу ничто не мешает, а крепежа на пару шурупов меньше. Зато установить «бочонок» несколько сложнее: чтобы его тыльная заглушка вошла в ответные пазы, надо придавить элемент по оси, слегка отгибая наружу противоположную стенку с округлой постелью. Перед сборкой обязательно проверяем фильтр вентиляции картера, расположенный в нижней половинке корпуса. Важно, чтобы этот «кубик» был сухим, иначе на морозе, неровен час, он превратится в льдышку, закупорив систему. Тогда из-за избытка давления масло полезет через уплотнения, а то и вовсе выдавит один из сальников – такие случаи бывали.

Для слива охлаждающей жидкости в левом бачке радиатора имеется пробка. К ней легче подобраться снизу – нужна канава или эстакада, но это благо не всегда доступно. Правда, мелкое неудобство с лихвой компенсируется большим интервалом замены – родной «фордовский» антифриз Motorcraft Super Plus рассчитан аж на 10 лет!

Масла в коробках передач по регламенту вовсе не подлежат замене: при ТО проверяем их состояние и уровень, доливая при необходимости только «фирменные» – WSD-M2CR00-C для «механики» и ESD-M2C-166-H для автомата. Но слепо уповать на вечность смазки не стоит: в АКП она темнеет и приобретает паленый запах порой уже к 40 тыс. км. Здесь-то и поджидает первая проблема – у агрегата нет сливной пробки! Заводская технология предусматривает замену путем постепенного замещения старого масла через магистраль масляного радиатора в четыре приема порциями по 3 л, что, как несложно подсчитать, потребует аж 12 литров свежака! Мы делаем иначе: отворачиваем крепеж поддона коробки (фильтр внутри все равно менять) и сливаем масло лишь из картера – это около 5 л, которые и восполняем потом свежей порцией через трубку щупа. По опыту, примерно 2 л старого масла из гидротрансформатора всерьез не портят «кашу», поэтому такой способ в ходу даже у некоторых дилеров.

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Позиция	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	20
Воздушный фильтр	40
Свечи зажигания	20
Ремень ГРМ и навесных агрегатов	160*
Фильтр салона	20
Масло КП, жидкость ГУР	**
Охлаждающая жидкость двигателя	(10)
Жидкость в приводе тормозов и сцепления	(2)

** Дилеры рекомендуют замену по состоянию, как правило, через 80–100 тыс. км ** Только контроль уровня, замена по состоянию*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	6245/14 430
Бампер передний/задний	8800/9680
Блок-фара/задний фонарь	2730/1680
Капот	11 800
Фильтр масляный/воздушный/салона	240/540/1010
Свечи зажигания, комплект	510
Комплект ремня ГРМ (двигатель 1,6 л)	5660
Комплект поликлинового ремня (с оправками)	2540
Тормозные колодки передние/задние дисковые (барабанные)	2180/2135 (5290)

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	1790
Замена масла и фильтра двигателя	890
Замена свечей зажигания	675*
Замена ремней ГРМ и навесных агрегатов	4470*
Замена воздушного фильтра	120*
Замена фильтра салона	480*
Замена тормозных колодок передних	945*
Замена тормозных колодок задних (дисковые / барабанные)	945*/1350*
Нормочас	1300–1790**

** С учетом скидки за приобретение «расходников» у дилера*
*** В зависимости от вида работ*

МОЕМ УШИ

При нестабильных оборотах холостого хода или вялой реакции мотора на сброс газа некоторые спешат промыть дроссельный узел. Торопиться не надо! После выключения зажигания механизм еще некоторое время живет своей жизнью: жужжит заслонкой, стремясь сбросить с нее лишний мусор, после чего заново калибрует свои датчики. Если в этот момент отсоединить питание, то весьма вероятно, что контроллер двигателя укажет на ошибку. Тревожить дроссель, каков бы ни был повод, необходимо только по окончании процедур, что легко проверить на слух. Убедившись в желаемом, разъединяем колодку, для чего выдвигаем из нее красную чеку. Далее снимаем гофр впуска, выворачиваем четыре болта крепления узла, отсоединяем два шланга охлаждения (в некоторых вариантах их может не быть), заранее подготовив для них заглушки, и, наконец, снимаем деталь. Сборка, разумеется, в обратном порядке

АККУРАТНЕЕ С ГАЗОМ!

Для замены салонного фильтра надо снимать педаль газа, иначе не подобраться к лючку на отопителе. Работаем только при выключенном зажигании, убрав для начала весь мусор с коврика и подготовив лежбище. Педаль крепится тремя самоконтрящимися гайками М6 – отворачиваем их ключом с карданчиком. Благодаря капроновому пояску даже ослабленный крепеж не идет «от руки», поэтому приходится орудовать инструментом до победного конца. Здесь важно не давать воротку сильно перекашиваться, так как при этом можно обломить шпильки на кузове. Тогда беда: для ремонта придется снимать весь педальный узел, а это, учитывая, что он наделен механизмом складывания при ДТП, занятие не из простых. Далее (внимание!), отводим педаль на проводке в сторону, не отсоединяя электрический разъем. Контакты-иголочки в нем настолько нежные, а цифровой сигнал, проходящий через них, настолько слаботочный, что соединение, по сути, является одноразовым.

Заветный лючок близок, но добраться до верхнего самореза весьма непросто. Здесь удобнее работать короткой крестовой отверткой. Когда, наконец, крепеж осилен, вынимаем фильтр, выводя его с изгибом за педалью тормоза.

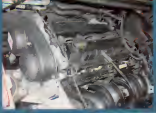
ГОТОВЬТЕ МЫЛО

С заменой ГРМ на моторах 1,4-1,6 л вовсе несладко: шкивы валов удерживаются только за счет трения (шпонок или штифтов нет!). Для работы нужны приспособления, фиксирующие валы, описание которых есть в литературе по ремонту.

Перед тем как отворачивать болт шкива, выставляем метки и фиксируем коленчатый вал оправкой через отверстие над промопорой правого ШРУСа (там на блоке есть резьбовая заглушка). Полагаться только на этот «тормоз» опасно – блок может не выдержать (случаи были), поэтому устанавливаем стопор-оправку на место стартера, который, разумеется, надо снять. Лишь зафиксировав маховик, страгиваем болт шкива, что весьма непросто – он затянут «намертво».

Как лучше вывесить силовой агрегат, не раз рассказывали в предыдущих ма-

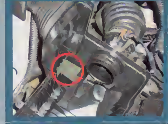
Duratec Ti-VCT: для замены ремня ГРМ силовой агрегат надо вывешивать, при этом гайки опоры (на переднем плане слева) одноразовые, как в болты шкивов, которые вдобавок бывают разной длины.





При замене свечей зажигания вынимаем провод только за приливы на наконечнике! Проверяем, чтобы в колодцах не было масла – оно иногда просачивается через уплотнение клапанной крышки с головкой.

Меняя воздушный фильтр, обязательно проверяем сухость его собрата – фильтра вентиляции картера (в кружочке). Вода на него может попасть, например, при проезде по луже и, замерзнув, закупорить систему.





Поменять поликлиновой ремень, не повредив его, без таких приспособлений почти невозможно. Отрадно, что они входят в оригинальный комплект, в котором весьма кстати приведено описание установки…

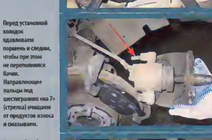
…тем не менее замена достаточно сложна: даже в четыре руки промучаетесь не меньше часа. Главное – хорошо намылить участок захода ремня и не прикладывать больших усилий.





При замене салонного фильтра снимаем педаль газа и оставляем ее висеть на электропроводке (разъем не отсоединять!). Элемент ставим, чтобы стрелки на его торце были направлены в салон.

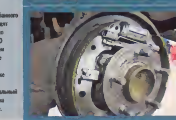
Перед установкой колодок вдавливаем поршень и следим, чтобы при этом не переполнился бачок. Направляющие пальцы под шестигранник «на 7» (стрелка) очищаем от продуктов износа и смазываем.





В постель скобы укладываем внешнюю колодку, а внутреннюю вставляем пластиной основания в поршень. После затяжки пальцев не забываем поставить стяжную пружину снаружи суппорта!

Колодки барабанного механизма ходят очень долго, но при каждом ТО узел разбираем и очищаем. Не отчаивайтесь, если при сборке запутались в деталях, зеркальный образец есть на другом колесе.





Меняем лампы в фаре: отворачиваем верхний болт, отжимаем вниз две защелки (стрелка) и, выводя «глаз» по ходу авто, снимаем разъем проводки. Крепление крышки показано отверткой – 4 фиксатора.



«Форд-Фокус» второго поколения (код модели C307) был создан европейским отделением компании и представлен в 2004 году. С 2005 года выпускается во Всеволожске. Кузова: седан, 3–5-дверный хэтчбек и универсал. Двигатели: бензиновые серии Duratec 1,4, 1,6, 1,8, 2,0 и 2,5 л (80–225 л. с.) и дизельный серии Duratorq с системой впрыска «коммон-рейл» и турбонаддувом – 1,8 л, 115 л. с. (другие модификации к нам официально не поставляли). Коробка передач: М5, М6 (только с мотором 2,5 л) и А4.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции		Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+	Большой интервал замены – через 20 тыс. км	4
	–	Если нет технологических отверстий в защите картера, ее придется снимать	
Замена воздушного фильтра	+	Хороший доступ	3,5
	–	Бочкообразный элемент можно установить мимо пазов на корпусе	
Замена свечей зажигания	+	Отличный доступ	5
	–	Минусов не нашлось	
Замена ремня ГРМ	+	Большой интервал замены	2
	–	Много одноразовых деталей, нужны спецприспособления	
Замена поликлинового ремня	+	Большой интервал замены	2,5
	–	Нет натяжного ролика, для установки нужны оправки	
Замена ОЖ двигателя	+	Очень редкая операция, есть сливная пробка	4,5
	–	Доступ к пробке слегка затруднен	
Замена масла МКП	+	Работа не предусмотрена регламентом	5
	–	Минусов не нашлось	
Замена масла АКП	+	Работа не предусмотрена регламентом	–**
	–	На практике замена необходима, а сливной пробки нет	
Замена передних колодок	+	Сложностей с заменой не возникло	4
	–	Для доступа к колодкам надо выворачивать обе направляющие	
Замена задних колодок	+	Большой интервал замены колодок барабанного механизма – до 100 тыс. км	3,5***
	–	Сложный механизм распорной планки колодок	
Замена салонного фильтра	+	Достоинств найти не удалось	3
	–	Плохой доступ, есть вероятность повредить шпильки и электропроводку педали газа	
Замена ламп в фарах	+	Легкосъемное крепление фары	4
	–	После снятия, возможно, потребуется корректировка светового пучка	
Замена ламп в задних фонарях	+	Продуманный доступ (седан)	3,5***
	–	Надо снимать фонари (хэтчбек), при этом на морозе легко обломить защелки	

*Авто с двигателем 1,6 л, по 5-балльной шкале в сравнении с «Ладой Приорой», трудоемкость обслуживания которой условно оценена «на четыре» (ЗР, 2008, №1) ** У «Приоры» отсутствует.
*** Средний балл за несколько вариантов исполнения.

териалах. Далее срезаем поликлиновые ремни – они, как болты шкивов и гайки опоры двигателя, все равно одноразовые. На 115-сильном моторе (Ti-VCT) отворачиваем болты кожуха ГРМ, а на остальных еще и клапанной крышки. Сняв эти детали, устанавливаем приспособления, соответственно, на зубчатые шкивы или непосредственно на распредвалы. Затем снимаем старый ремень, ослабив крепление натяжного ролика, который вместе с обкатным тоже меняем.

При сборке «попасть по меткам» весьма непросто: ведь при затяжке шкива тот норовит провернуться вслед за болтом, поэтому делаем поправку на этот «паразитный» угол. Как правило, с третьей-четвертой попытки все метки занимают законное положение, позволяя довершить сборку. Остается лишь одна трудность – установить поликлиновые ремни. Здесь тоже нужны оправки (как правило, они идут в комплекте), и… мыло. Им смазываем ремень, после чего заводим его на шкив по заходному сектору приспособления, вращая вал двигателя и помня: чем выше усилие, тем больше вероятность надорвать корд.

Моторы 1,8 и 2,0 л в этом плане выглядят намного гармоничнее – там и поликлиновой ремень с автоматом натяжителя (причем есть ухват под ключ), и цепной привод ГРМ практически не требуют внимания.

Благодарим компанию «MAJOR» на 47 км МКАД за помощь в подготовке материала.



Капитальные приписки

«В заказ-нарядах некоторых СТО скрыто немало уголовных дел!» – шутит Анатолий Вайсман.

Двигатель не вечен – рано или поздно владельцу приходится раскошеливаться на ремонт! Когда-то, при дефиците автомобилей, с этим «горем» сталкивался почти каждый – ибо ездили, что называется, до победного конца. Нынче картина другая: те, кому позволяет личная экономика, «бэушный» автомобиль стараются вовремя продать. Новый владелец позже поступит так же. Конечно, «крайний» в этой цепочке все равно окажется перед мучительным выбором – сдать авто в утиль или ремонтировать. Таких машин на наших дорогах миллионы, – ведь народ в среднем живет бедно.

Есть у этой медали одна грустная сторона. Прежде считалось престижным хорошо знать автомобиль – на любом заводе, фабрике и т.д. знатоки-консультанты были в большом почете, остальные на них равнялись. Нынче ценится другое… – во всяком случае, не технические знания. Это хорошо поняли мы, ремонтники, – все чаще к нам попадают машины, совершенно «убитые» владельцами, ведь и самый простой авто нуждается в элементарном внимании.

Конечно, снижение мощности чувствует всякий, кому поведение машины небезразлично. Так же любой заметит провалы в работе двигателя, рывки, посторонние шумы, вибрации. А вот выросший расход топлива и масла, изменившийся тепловой режим кто-то осознает не сразу.

Тем приятней, что есть еще люди, не чурающиеся техники. А если это еще и дамы, коих отчего-то принято считать чуждыми «железякам», приятней вдвойне.

О своей «девятке» молодая владелица пеклась, как о живом существе, – с ее работой без машины никак. Но время всесильно. К 200 тыс. км упала мощность, вырос расход бензина, канистру масла и свечи хозяйка уже привычно возила с собой, но известно, что и агонии когда-нибудь приходит конец! Катя обратилась в авторитетный, еще с советских времен, сервис. Знакомый мастер по-отечески шепнул: «Пробег большой – пока чего не вышло, мотор надо «капиталить». А то, не приведи господь, стуканет!» Уже через два дня машина была готова. А неделей позже хозяйка, по привычке глянув на щуп, ахнула: масла в двигателе нет! Долила. Но спустя неделю картина повторилась. Катя – в сервис. Там успокоили: вот приработается мотор – и масло есть перестанет.



Без измерений видно, что отверстие в направляющей втулке изношено, разбито – выглядит овальным. Имея такую свободу, клапан садится в седло «как ему удобней», не обеспечивая требуемой компрессии.



Эта пружина никак «не тянет» на роль отработавшей восемь тысяч километров. Специфические потертости, да и осадка говорят о куда более долгой трудовой жизни!

Минуло два месяца. Улучшений в работе мотора не наблюдалось: за восемь тысяч километров он израсходовал 10 литров масла! Катя в конце концов надоела мастерам, и те вынесли приговор: «Вы, мадам, ездить не умеете! Ремень ГРМ наполовину съеден, а угар масла только из-за того, что вы эксплуатируете машину неправильно. Мы лишаем вас гарантии, а ремень и колпачки можем заменить за ваш счет».

Что делать? Детали заменили, Катя заплатила. Но запас масла в багажнике возила, как и прежде. У этой предыстории лишь



Виновник потери компрессии в первом цилиндре – выпускной клапан с частично разрушенной тарелкой. Видна привалочная плоскость головки с хаотичными рисками. Признаков фрезерования нет и в помине.

один плюс: столкнувшись с таким «сервисом», клиенты быстро умнеют – и больше туда ни ногой. Наука выживания!

Возле наших боксов «девятка» троила безбожно, синий дым с привкусом масла заволок округу. Проверяем компрессию в цилиндрах: в первом – ноль! 8 остальных плохая – 8–9 кгс/см^2, но они все же работали. Свечи в масле… Ну как тут не заглянуть в заказ-наряд «фирмы», который обманутая владелица возила с собой. Ремонт обошелся в 29 489 руб. 40 коп.! Напомню: новый двигатель в солидном московском магазине стоит 29 500 руб., а его установка – примерно 3600 руб.

Как же «заработали» мастера эту сумму? Расточку блока цилиндров, фрезеровку плоскости головки, шлифовку коленвала оценили в 8220 рублей. Ну-ка, посчитаем: трудоемкость этих работ по нормативам ВАЗа – 8,12 нормочаса. Стоимость одного н/ч на этой СТО – 450 руб. Получается 3654 руб.!

Дальше: если блок растачивали, то как могли забыть о поршнях? Коленвал шлифовали? Где в списке запчастей вкладыши? И как попал сюда маслонасос, один из самых долговечных узлов? Ни одной детали Катя, между прочим, не покупала, мастера колдовали сами.

Снимаем головку: на плоскости хаотичные риски, будто «шкурили» вручную. Никаких признаков фрезеровки! Клапаны болтаются в направляющих, отверстия во втулках разбиты, седла предельно изношены – овальные следы клапанов видны невооруженным глазом. А по бумаге, которая все терпит, тут новые втулки, клапаны, седла, пружины!

В цилиндрах нет и намека на платохонингование. Глубокие, неровные риски, на ощупь неприятно шероховатые. Видать, «растачивали» на коленке. Размеры – это уже особая песня. Дело в том, что новый поршень диаметром 82,4 мм класса «А» вошел бы в самый «полный» цилиндр с зазором 0,02 мм, а в самый «худой» встать просто не мог – тут натяг в сотку! Как же мотор работал? Очень просто: цилиндры шлифовали под изношенные поршни, а этого добра на задворках многих СТО просто завались: ушлые мастера приберегают железяки для случаев, подобных описанному. Взять деньги за вторсырье постеснялись. Или просто забыли приписать еще одну «бумажную» работу.

Зато вот коленвал!.. Шейки в порядке, вкладыши родные! За какую же «шлифовку» взяли 2400 рублей? И, кстати, где новый маслонасос? Мы увидели старый, но еще очень бодрый, – давление в системе нормальное. Пора посчитать убытки. Статьи УК пусть считает прокурор, такие суммы – уже не мелкое мошенничество.

Когда стоимость ремонта достигает стоимости нового мотора, поневоле заинтересуешься технологией «мастеров».

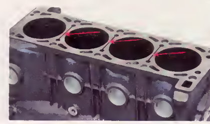
Итак, работы на сумму 7920 руб. не выполнены, объемы части работ завышены на сумму 2100 руб., приписки по запчастям составили 1417 руб. В итоге хозяйку «развели» на 11 437 руб., при этом выдали неисправный автомобиль!

Увы, пока автовладельцы не научатся защищать свои права и добиваться возмещения хотя бы прямых убытков, жулики будут процветать.

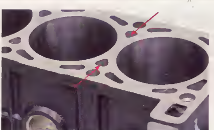
Заволжское братство

Двигатели ЗМЗ знакомы миллионам автомобилистов. Переход к нормам Евро III вынудил модернизировать их конструкции. Инженерные «секреты» раскрывает Геннадий Емелькин.

Двигатель ЗМЗ-406 рабочим объемом 2,3 литра в России весьма популярен, широко распространен. С учетом пожеланий отечественных потребителей на его основе созданы варианты увеличенного рабочего объема – 2,5 л (ЗМЗ-405) и 2,7 л (ЗМЗ-409). При разработке новых моделей моторный завод стремится унифицировать конструкции, поэтому в них немало общих деталей. Но есть и отличия. В последнее время двигатели претерпели ряд изменений, связанных с введением более жестких экологических норм – Евро III. О них мы и расскажем. Внешние скоростные характеристики двигателей представлены на графиках. Напомним, что двигатель 40525.10 предназначен для «Волги», 40524.10 – для «Газели», «Соболя», 40904.10 – для современных автомобилей УАЗ.



У двигателя 406 диаметр цилиндра 92 мм против 95,5 мм у 405-го. Старый, до введения норм Евро III, блок 405 легко «узнать» по характерным поперечным прорезям-щелям шириной 2 мм в системе охлаждения между цилиндрами. Они улучшали теплоотвод от стенок цилиндров, однако снижали жесткость верхней «плиты» блока. При затяжке болтов крепления головки дополнительно деформировались стенки цилиндров, создавая проблемы, которых двигатель 406, имеющий выполненные в литье протоки между цилиндрами (за счет большей величины межцилиндровой перемычки – 14 мм против 10,5 мм), не знал! Забегая вперед, скажем, что эта конструкция, к счастью, оказалась временной: найдя более удачное решение, от прорезей отказались.



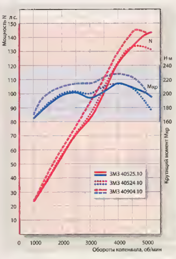
С января 2008 г. для автомобилей ГАЗ и УАЗ завод начал выпускать двигатели, отвечающие нормам токсичности Евро III. Среди них двигателя 406 уже нет, на конвейеры автозаводов поставляются только двигатели 405 и 409. Блок цилиндров у них единый. Внешне он отличается от прежнего 406-го формой отверстий системы охлаждения между цилиндрами: у старого они круглые, у нового напоминают треугольники со скруглениями.

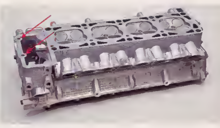
Для снижения расхода масла на угар у нового блока изменены параметры плосковершинного хонингования цилиндров (глубина, ширина и углы наклона рисок). К заднему торцу блока шестью болтами М6 крепится крышка с резиновой манжетой, уплотняющей цапфу коленвала. Для установки картера сцепления есть два центрирующих штифта и шесть резьбовых отверстий М10.



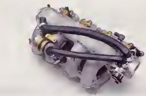
Совершенствуя двигатель, конструкторы совместно с технологами сумели доработать блок цилиндров и усовершенствовать процесс литья – в блоке 405 (назовем его новым) также удалось сделать протоки в отливке между цилиндрами (показаны стрелками). От этого выиграла жесткость блока, а изменения, внесенные в крепление головки цилиндров, – более глубокие резьбовые отверстия в блоке, удлиненные болты, новая прокладка (см. ниже) – позволили обеспечить более точную, с меньшими деформациями, геометрию цилиндров в зоне работы поршневых колец. В нижней части блока видны приливы, которые совместно с крышками коренных подшипников образуют опоры коленчатого вала. Крышки изготовлены из высокопрочного чугуна, каждая крепится двумя болтами М12х1,25.

ВНЕШНИЕ СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ ЗМЗ-40524.10, -40525.10, -40904.10.





Головка блока цилиндров всех двигателей ЗМЗ Евро II была единая. С введением требований Евро III она доработана, с прежней невзаимозаменяема. Исключены каналы системы холостого хода – ее функции выполняет электронно-управляемый дроссель. В передней части головки есть два отверстия для крепления крышки цепи, а с левой стороны – две бобышки с резьбовыми отверстиями для крепления кронштейнов ресивера впускной системы. Оптимизируя конструкцию головки, ее массу снизили на 1,3 кг.

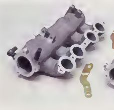


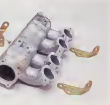
Переход на управление двигателем с электронным дросселем позволил избавиться от ряда деталей. Среди них регулятор холостого хода с воздушными патрубками, дроссельный патрубок с датчиком положения заслонки, а также шланги для подогрева дроссельного узла от системы охлаждения. На снимке показано, что представляла собой эта конструкция!

В новых моторах увеличена длина болтов крепления головки (как и глубина резьбовых отверстий в блоке). Это позволило несколько разгрузить зону работы поршневых колец от напряжений, вызванных усилием затяжки болтов. Новые болты крепления головки – под ключ TORX 60 с резьбой М 14х1,5 – стали на 24 мм длиннее.

Ресурс новых приводных ремней фирмы Rubena не меньше, чем автоматического натяжителя. С установкой его изменились длины ремней. Так, на двигателях без насоса гидроусилителя руля раньше был поликлиновой ремень длиной 1220 мм, теперь применяется ремень длиной 1275 мм. С насосом гидроусилителя ставился ремень длиной 1370 мм, а теперь он удлинен до 1413 мм.

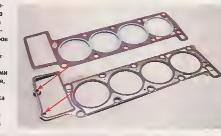






Так как при электронно-управляемой системе холостого хода традиционный регулятор холостого хода не нужен, ресивер системы впуска воздуха избавился от резьбовых отверстий для крепления регулятора и кронштейна троса механического привода дроссельной заслонки. Для снижения уровня вибраций и шума системы впуска воздуха на ресивере сделали приливы для крепления кронштейнов, связывающих ресивер с головкой цилиндров. В зависимости от модели двигателя применяют разные дроссели – фланцы ресиверов для их крепления также различны. Для двигателей 40524 и 40525 – три точки крепления дросселя, для 40904 – четыре.

Прежиюю прокладку головки блока из безасбестового армированного материала с металлическими окантовками уплотнения цилиндров сменила металлическая, фирмы Elring Klinger – двухслойная, с пружинящими «зигами», обеспечивающими уплотнение газовых стыков, каналов систем смазки и охлаждения. Эта прокладка предназначена для двигателей 405 и 409 под нормы Евро III. В сжатом, рабочем состоянии ее толщина 0,5 мм против 1,5 мм у прежней, мягкой прокладки. Современная более термостойка и к тому же позволяет надежно герметизировать соединение головки и блока цилиндров при меньшем моменте затяжки болтов по сравнению с прежним. А это тоже уменьшает деформацию цилиндров. В прокладке есть два дополнительных отверстия под болты крепления крышки цепи к головке. С прокладками для двигателей Евро II она невзаимозаменяема.



В крышке цепи для двигателя 40524, 40525 и 40904 под нормы Евро III, в отличие от предшественников 406, 405 и 409, появились два дополнительных отверстия для крепления головки блока цилиндров.

Кроме того, она получила обработанную площадку для установки автоматического натяжителя фирмы Litens ремня привода вспомогательных агрегатов. Узел рассчитан на пробег 150 тыс. км.







Вместо механических дроссельных патрубков, работающих достаточно примитивно и часто не обеспечивающих необходимую чистоту выхлопных газов, начали применять электронные дроссели, позволяющие выполнить более жесткие экологические требования. При этом ГАЗ предпочел для двигателей 40524 и 40525 дроссель 1 SIEMENS, а УАЗ для двигателя 40904 дроссель 2 – BOSCH.

Продолжение – в следующем номере журнала.



На ВАЗе:

ЕВГЕНИЙ ШМЕЛЕВ главный конструктор
НИКОЛАЙ ОВЧИННИКОВ отдел доводки ходовой части
ГЕННАДИЙ РОДИОНОВ отдел дорожных испытаний и доводки автомобилей

■ В сервисной книжке «Приоры» почему-то не предусмотрена замена зубчатого ремня привода газораспределительного механизма. В сервисе же предлагают менять ремень при пробеге 45 тыс. км – как это понимать?

В сервисной книжке данного автомобиля предусмотрены только контроль и осмотр зубчатого ремня после пробега 105 тыс км. Долговечность деталей привода газораспределительного механизма – зубчатого ремня, автоматического натяжителя и опорного ролика – рассчитана на весь срок службы автомобиля. Замена данных деталей не регламентирована.

От отдела эксплуатации ЗР:

Надеемся, в дальнейших выпусках сервисной книжки появится исчерпывающая информация о сроке службы ремня и самого автомобиля. Известно, что некоторые автомобили ВАЗ служили более 300 тыс. км. Как быть с ремнем, если «Приора» окажется столь же долговечной?

■ В 2004 г. купил ВАЗ-2112. Можно ли поставить на него более мягкие передние пружины подвески? От какой «десятки» подойдут?

В передней подвеске автомобилей «десятого» семейства с 8-клапанными двигателями применяются пружины 2110-2902712. А все модификации с более тяжелыми 16-клапанными двигателями комплектуют пружинами увеличенной жесткости с индексом 2112-2902712. Если в передней подвеске таких автомобилей применить более мягкие пружины 2110-2902712, величина дорожного просвета под передней частью автомобиля и динамический ход сжатия подвески уменьшаются. Значит, снизится ее энергоемкость и ухудшится плавность хода автомобиля. Вот почему предлагаемое вами решение не оправдает себя.

■ Хочу приобрести «Самару». Подскажите, чем различаются современные их комплектации?

В настоящее время завод выпускает семейство «Самара-2» в комплектациях «стандарт» и «люкс». Комплектация зависит от модели.

В «стандарте» все машины имеют брусья безопасности в боковых дверях, регулируемую рулевую колонку, инерционные ремни, иммобилизатор, бортовую систему контроля, наружные зеркала с противоослепляющим покрытием, спойлеры в задней части кузова.

Вместе с тем стандартный ВАЗ-21144 (пятидверный хэтчбек) в отличие от трехдверного ВАЗ-21134 оснащен еще и электроблокировкой замков дверей (центральный замок) и электростеклоподъемниками в передних дверях.

Седан ВАЗ-21154 в стандартном исполнении имеет все то же, что и ВАЗ-21144, плюс противотуманные фары и подголовники заднего сиденья.

Трехдверный хэтчбек ВАЗ-21134 «люкс» дополнительно получил подголовники заднего сиденья, бортовой компьютер, противотуманные фары, колпаки колес, атермальные стекла, правый противосолнечный козырек с зеркалом, обогрев передних сидений.

Пятидверный хэтчбек ВАЗ-21144 «люкс» имеет перечисленное выше плюс обивки дверей и сидений из бархата, а седан ВАЗ-21154 «люкс», кроме того, – и сигнализацию непристегнутых ремней безопасности.

Более подробную информацию можно найти на сайте www.lada-auto.ru.

НА ГАЗе:

ЛЮДМИЛА МАЛЫШЕВА
СЕРГЕЙ БАТЬЯНОВ
ЕВГЕНИЙ РОМАНОВ
Специалисты объединенного инженерного центра

■ Приобретя старую, 1997 года «Газель» (кузов с тентом), столкнулся с затруднением: никто не может подсказать, где у нее указаны заводские номера...

До мая 1998 года на грузовых автомобилях ГАЗ-33021 и их шасси в проеме правой двери кабины устанавливалась заводская табличка с номером транспортного средства и индексом двигателя; на правом лонжероне рамы номер транспортного средства дублировался краской.

■ Помнится, лет десять назад ГАЗ экспериментировал с передне- и полноприводными легковыми автомобилями. Что в них было примечательного, почему не стали серийными?

Переднеприводный автомобиль ГАЗ-3103 и полноприводный ГАЗ-3104 с кузовами «седан» и колесной базой 2820 мм были созданы на ГАЗе в 1997 году в качестве концепт-каров. Они вобрали в себя наиболее современные на тот период конструктивные решения для легкового автомобиля среднего класса. ГАЗ-3103 и ГАЗ-3104 были снабжены продольно расположенным рядным бензиновым двигателем мощностью 150 л.с. с распределенным впрыском топлива, механической 5-ступенчатой коробкой передач, передними и задними дисковыми тормозами с ABS в приводе, реечным рулевым механизмом с гидроусилителем, независимыми подвесками всех колес.

ГАЗ-3103 при полной массе в 1950 кг развивал максимальную скорость 210 км/ч, разгоняясь до 100 км/ч за 11,5 с. Полноприводный вариант ГАЗ-3104 отличался трансмиссией с постоянным (неотключаемым) приводом передних и задних колес с центральным дифференциалом.

В 1998 году автомобили ГАЗ-3103 и ГАЗ-3104 впервые были показаны на Московском международном автомобильном салоне «Мотор Шоу – 98», где были отмечены специальным призом журнала «За рулем» и Дипломом Союза дизайнеров России в номинации «Надежда». Однако в серию пошел заднеприводный седан ГАЗ-3111, поскольку требовал меньших финансовых затрат на подготовку производства. ГАЗ-3103 и ГАЗ-3104 серийно не выпускали.

■ Почему заводы продают новые автомобили только с летними, шоссейными шинами? Зимой самая первая поездка, из магазина в ГАИ, часто небезопасна. Нельзя ли часть автомобилей прямо на конвейере комплектовать зимними шинами?

Эта услуга предусмотрена при покупке автомобилей в фирменных автосалонах ОАО «ГАЗ». За небольшую доплату вам установят зимние шины с зачетом стоимости летних.

Про хомуты и пробки

Куда уходит из «Калины» охлаждающая жидкость, разбирался Борис Ездаков.

По опыту знаю, что уже при первом ТО на новых машинах ВАЗа, помимо перечисленных в сервисной книжке операций, надо подтянуть хомуты на шлангах системы охлаждения двигателя. В руководстве по обслуживанию «Калины» такие работы предусмотрены только для второго ТО – при пробеге 14 500–15 500 км. А в разделе «Контрольно-осмотровые работы» есть любопытное уточнение: «...работы по устранению неисправностей выполняются за дополнительную плату».

Чтобы не зависеть от запоздалого регламента, нам понадобятся длинная крестовая отвертка (жало не менее 250 мм) и накидной ключ «на 8». Пригодится и фонарик.

У «Калины» под капотом тесно. И все же доступ к большинству узлов не слишком сложен – только не ленись. Правда, чтобы как следует подтянуть хомуты шлангов радиатора печки и дроссельного узла, лучше воспользоваться эстакадой или ямой – снизу дотянуться проще. А вот верхний патрубок радиатора способен огорчить многих – хомут спрятан под корпусом воздушного фильтра, а по закону подлости течет чаще там, куда сложно подобраться! Трудно даже определить, не капает ли из-под этого хомута, а просто подтянуть его не каждый сможет: расположен он не всегда удачно, порой винт никак не зацепишь. Поэтому не поленитесь, если потребуется снять корпус воздушного фильтра и привести патрубок с хомутом в полный порядок. Разверните его так, чтобы к его винту в дальнейшем можно было подобраться длинной отверткой.

А теперь – о другой стороне вопроса. Почему у одних моторы кипят, а у других порой лопаются расширительные бачки? В августовском номере за 2004 год описан один из способов проверки пробки расширительного бачка. Жизнь заставила вернуться к теме. Устроена пробка нехитро, но это не оправдывает легкомысленного отношения к ней изготовителей! Пробку нового образца нетрудно разобрать и проверить состояние большой пружины – она задает порог срабатывания клапана. Он должен открываться при 1,1–1,2 кгс/см^2. Если он держит более 1,6 кгс/см^2, возможны проблемы (в том числе и трещины бачка). Если же пружина просто сломалась из-за коррозии, мотор можно «запарить» в два счета – избыточного давления в системе в этом случае нет, жидкость вскипит.

Попали ко мне две пробки от разных производителей. Вынул пружины и удивился: они тоже, мягко говоря, разные... – взгляните на снимок! В рабочем состоянии пружина пробки сжата до 19 мм, вот я и сделал приспособление для ее проверки из старой свечи – длина ее резьбовой части задает этот размер. Спилив резьбу на наждаке, получил «направляющую» нужного диаметра и длины. Центральный электрод удалил, боковой согнул крючком – теперь за него можно зацепить динамометр.



Чтобы подтянуть винт хомута, не снимая корпус воздушного фильтра, понадобятся длинная (не менее 250 мм) крестовая отвертка и фонарик для подсветки. Нет отвертки – купите, она не раз пригодится.



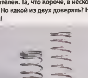
Если отвертки под рукой нет, отключим электроразъемы ДМРВ и клапана адсорбера и снимем крышку воздушного фильтра вместе с ДМРВ. Теперь, отогнув язычок кронштейна от задней стенки корпуса фильтра, отсоединяем клапан адсорбера. Снимаем корпус фильтра.



Корпус фильтра вместе с воздухоприемником снят. Для этого отвернуты два болта и гайка М6 их крепления к рамке радиатора. В отличие от «десятки», передние резиновые опоры не трогаем, а заднюю вынуть легко – в кронштейне есть разрез. Подтянем хомут!

Пружины одного назначения, взятых из пробок расширительных бачков от разных производителей. Та, что короче, в несколько раз мягче. Но какой из двух доверять? Ни той ни другой!



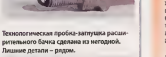


Сжимаем подопытную пружину до длины 19 мм. Динамометром контролируем необходимую для этого силу.

Приспособление из старой свечи. Длина резьбовой части соответствует длине пружины, установленной в пробку. Центральный электрод удален, боковой согнут крючком.



Технологическая пробка-заглушка расширительного бачка сделана из негодной. Лишние детали – рядом.



Результаты замеров огорошили! Для сжатия до 19 мм короткой пружины хватило 0,6 кгс. А длинной – понадобилось аж 2,5. Измерив соответствующие значения порога срабатывания клапанов, получил 0,4 и 1,7 кгс/см^2 соответственно. С первым машина наверняка закипит, со вторым, того гляди, лопнет расширительный бачок.

Что делать? Первую пробку – выкинуть. Впрочем, если ловкость рук и материал витков позволят, пружину можно растянуть. В моем случае так удалось получить силу сжатия около 1,6 кгс. Это почти норма. А ход клапана в пробке невелик, так что вряд ли пружина тут же сядет. Со второй пробкой поступил иначе: постепенно откусывая витки, снизил усилие до требуемого.

Напоследок еще один совет. Начинающие часто побаиваются самостоятельно менять датчик температуры – опасаются потери жидкости. А всего-то нужно перекрыть доступ воздуха в расширительный бачок (хотя бы скотчем заклеить!) – тогда из резьбового гнезда вытекут лишь капли. У меня припасена для этого случая удобная пробка-заглушка, сделанная из негодной пробки бачка. □

Держи ноги в тепле

Владимир Арбузов

Если постоянно держать голову в холоде, а живот в голоде, ноги, пожалуй, сами остынут. В «Приоре», по крайней мере, наверняка. Здесь как ни крути ручку управления воздушными потоками отопителя – к ногам горячий воздух не идет.

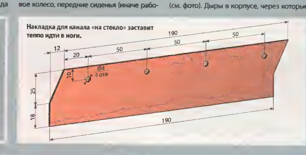
Эту особенность новой модели ВАЗа мы обнаружили уже в первую зиму. Поначалу спасались шерстяными носками да теплой обувью, однако терпение иссякло, и отопитель подвергли ревизии.

Неисправность нашли быстро: пластмассовый копир, управляющий заслонкой, покоробился и соскочил с ее рычага. Но одно дело определить причину и совсем другое – восстановить работоспособность механизма. Добраться до привода не так-то просто.

Отключаем аккумулятор, снимаем рулевое колесо, передние сиденья (иначе работать неудобно), корпус воздухозаборника отопителя, отсоединяем электропроводку от панели приборов и снимаем саму панель. Теперь доступ к распределителю отопителя открыт, можно заняться его ремонтом.

Чтобы впредь рычаги заслонки не выскакивали из прорезей копира, сверлим в их торцах отверстия и вкручиваем в них саморезы или винты с большими шайбами (см. фото). Дыры в корпусе, через которые

Причина неисправности – покоробленный копир.



Накладка для канала «на стекло» заставит тепло идти в ноги.

горячий воздух ускользает наружу (и греет копир), тщательно заклеиваем несколькими слоями малярного скотча.

Однако может случиться, что копир покоробился до неузнаваемости. Именно это произошло вскоре после ремонта на нашей машине – эта пластмасса явно не рассчитана на работу вблизи источника тепла. Чтобы не покупать отопитель в сборе и сохранить возможность автоматического управления, копир изготовили заново из подходящего куска текстолита. Конечно, придется поработать напильником, зато получается надежно.

В положении заслонки «только в ноги» большая часть канала не перекрывается и горячий воздух уходит на ветровое стекло. Чтобы направить поток в ноги, сделали из текстолита дополнительную шторку (см. рис.) и установили над заслонкой (см. фото). Под панелью работа закончена, теперь займемся воздуховодами.

Тепло к ногам задних пассажиров лучше подвести по дополнительному воздуховоду, изготовленному из патрубков, что соединяют коллектор с воздушным фильтром. Чтобы повысить эффективность обогрева ног переднего пассажира и водителя, декоративные решетки лучше вырезать. Конечно, будет несколько неэстетично, зато намного теплее. Кроме того, с водительской стороны, чтобы увеличить поток тепла к педалям, на которых обычно располагаются ноги, установили на переднее окно шторку из оцинкованной стали (см. фото).

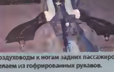
Кстати, не забудьте проверить салонный фильтр – забитый, он намного снижает эффективность отопителя.



Радикальное решение – самодельный копир из текстолита.

Канал «на стекло» уменьшаем текстолитовой накладкой.





Воздуховоды к ногам задних пассажиров делаем из гофрированных рукавов.

Экран из жести отводит часть воздуха к педальному узлу.





На сервис надейся...

Многие из нас сталкивались с загадочными неисправностями, причины которых выявить не удавалось даже на фирменных СТО. Именно таким случаям посвящена новая рубрика «Техпомощь». Необычную задачу решал Владимир Арбузов.

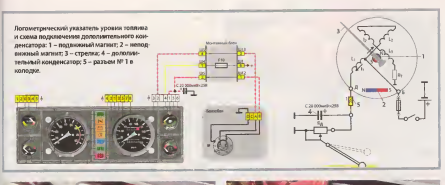
Видимо, острословы недалеки от истины, утверждая, что роскошь – не сам автомобиль, а его ремонт. Качественно, быстро, без нервотрепки и разводов на деньги починить автомобиль удается далеко не каждому. Что ж, автосервис – коммерческая структура, и подчас ее главная задача – прибыль, а ремонт машин – досадная необходимость. Но, может, гарантийный ремонт делают быстро, толково и по существу? Ведь живых денег на нем не заработаешь, а время потратишь.

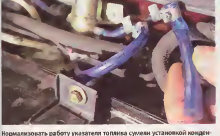
Обратившийся к нам читатель – автолюбитель со стажем. В былые годы Леонид Иванович на «Жигулях» объездил всю страну. Ремонтировал и обслуживал машину сам – тогда это считалось вполне естественным, поскольку попасть простому смертному на СТО было непросто – очередь. Когда пришло время покупать новую машину, выбрал «классику», вишневую ВАЗ-21074, благо конструкция машины знакома до последнего винтика.

К первому ТО (пробег 2600 км) появились проблемы: бензобак раздувается и шумно ухает, когда открываешь пробку, стрелка указателя топлива при движении пляшет по всей шкале. И пусть на ходовые качества это не влияло, хотелось, чтобы на новой машине все было как надо.

В сервисе жалобу клиента восприняли без энтузиазма. Стрелка гуляет – значит, прибор работает. А что амплитуда великовата – не беда, не спидометр же. Да и куда пенсионеру спешить? Захочет узнать, сколько бензина осталось – остановится на минутку на обочине, подождет, пока волна в баке утихнет, и спокойно считает показание прибора. Однако в работу машину взяли, пообещав «попытаться исправить» ситуацию. Слесари грешили на датчик, который на впрысковой «классике» объединен с бензонасосом. Дорогой узел и приговорили к замене – благо, по гарантии. Однако посмотреть, что и как будут делать с машиной – не дали. То ли фирменные секреты берегут от посторонних глаз, то ли по той же причине, по которой покупателю колбасы лучше не знать, как ее делают. Но так или иначе, за ТО и ремонт счет выставили на 4590 рублей. И все бы ниче-

Логометрический указатель уровня топлива и схема подключения дополнительного конденсатора: 1 – подвижный магнит; 2 – неподвижный магнит; 3 – стрелка; 4 – дополнительный конденсатор; 5 – разъем № 1 в колодке.

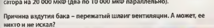




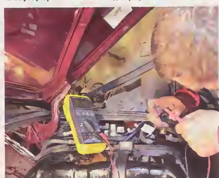
Нормализовать работу указателя топлива сумели установкой конденсатора на 20 000 мкФ (два по 10 000 мкФ параллельно).



На острое ребро бензобака стоит надеть разрезанный шланг.


Причина вздутия бака – пережатый шланг вентиляции. А может, ее никто и не искал?





го, но бак по-прежнему раздувался на жаре, а узнать, сколько в нем топлива, владелец мог только на неподвижной машине или с помощью мерной палочки, которую впору возить в багажнике.

Помня про близкую зиму, Леонид Иванович на всякий случай проверил плотность электролита (эта операция входила в оплаченный перечень работ СТО). Такого он не ожидал – 1,19 г/см^3! Жалких ампер-часов пока хватало для пуска исправного мотора, но впереди холода. Мало того, что с такой плотностью в мороз двигатель не пустишь, так замерзший электролит запросто разорвет батарею.

Тогда автолюбитель понял, что от сервиса ждать помощи не приходится, и обратился в редакцию. Нам случай со стрелкой показался интересным, поэтому в гараж к владельцу снарядили технический десант.

С излишним давлением в баке разобрались быстро – был передавлен неудачно проложенный шланг вентиляции. Заметим, с подобной проблемой мы столкнулись и на нашей «пятерке». Его укороти-



Кстати, при поломке печатного реостата датчика уровня топлива, встроенного в электробензонасос, покупать последний в сборе не обязательно. Реостат можно заменить «классическим» проволочным – датчики с такими есть в продаже. Работать будет ничуть не хуже.

ли, переставили на другой выход тройника, и дыхание восстановилось. Только сгиб был в таком месте, что не увидеть его, меняя бензонасос, просто невозможно. Может, вопреки акту выполненных при ТО работ его и не трогали?

Стрелка указателя уровня топлива при разгоне, торможении и езде по неровной дороге действительно скакала по всей шкале. Исключение – полный или пустой бак: тогда амплитуда колебаний ее незначительна, и показания вполне правдоподобны.

Поиск причин своеобразного поведения указателя начали от печки, то есть от бензобака. Извлекли бензонасос, пошевелили поплавок – стрелка указателя отзывается мгновенно, пропорционально, но резко. Датчик исправен, но и указатель работает – только плавности ему действительно не хватает.

Как мы выяснили, подобный алгоритм заложен конструктивно и присущ современной впрысковой «классике». Механизм логометрического указателя уровня топлива стал более легким, изящным, но менее инерционным, чем был когда-то на карбюраторных машинах, и теперь остро отслеживает малейшие колебания поплавка в баке. Бак же у машины высокий, и если топлива в нем примерно половина, крутая волна гоняет поплавок сверху донизу.

Но сделать прибора удобной для пользования, то есть успокоить стрелку, – дело нашей чести. Можно, конечно, разыскать старинный указатель и встроить его приборный щиток «семерки» взамен «родного», но, во-первых, такие давно не выпускают, а во-вторых, что делать тем, кому не удастся раздобыть раритет?

Решение нашли простое и изящное – задемпфировать указатель уровня электрической емкостью. Под приборным щитком между «массой» и клеммой Д указателя установили электролитический конденсатор на 20 000 мкФ х 25 В. С ним колебания стрелки практически исчезли. Конденсатор, кстати, можно смонтировать и на бензобаке.

Результатом нашей переделки владелец остался вполне доволен – колебания стрелки теперь практически незаметны, даже при полупустом баке. А мы в свою очередь можем рекомендовать подобную доработку всем владельцам впрысковых «пятерок» и «семерок» и ждем писем от тех, у кого в машине завелся Барабашка. E-mail:abc@zr.ru.



Плотность электролита 1,19 г/см^3 при норме 1,28. «ТО проведено в полном объеме».





День независимости



Детройтское автомобильное шоу NAIAS – не только подиум для модных направлений дизайна. Куда интереснее отследить рождение новых технологий и докопаться до причин их появления, как поступил Михаил Гзовский.
Фото: Константин Якубов.

Наша страна прошла за последние 20 лет огромный путь: от удивления при виде любого иностранного автомобиля до доминирования иномарок над отечественными моделями и колоссального роста автопарка. В США продажи иностранных моделей тоже растут. В 2007 году впервые за всю историю Большой Тройки – «Дженерал моторс», «Форд» и «Крайслер» – на ее долю пришлось чуть меньше половины рынка. А ведь 50 лет назад одна «Дженерал моторс» владела 50% автомобильного «пирога» Америки.

Причина ураганного спроса на автомобили в России и кризиса заокеанских производителей одна и та же – нефть. Для России – основная статья дохода. Америка же предпочитает нефть импортировать, а потому крайне чувствительна к росту цен на нее.

Во времена создания многолитровых моделей (а такие у американских компаний и сейчас в большинстве) никто не смог бы поверить, что цены на топливо вырастут до нынешних 100 долларов за баррель. Большая мощная машина теперь многим не по карману, не действуют даже колоссальные скидки дилеров. Большая Тройка ищет спасения в срочной разработке моделей экономичных, но вместе с тем привычных для Америки: комфортабельных, просторных, мощных и… доступных.

Несмотря на то, что Джи-Эм активно экспериментирует с гибридами и топливными элементами, эти технологии, по мнению фирмы, не смогут соперничать с бензиновыми еще как минимум 10 лет. Поэтому на первый план выходят разработки машин, способных усваивать несколько видов топлива. Глава Джи-Эм Рик Вэгонир уверен, что если в 2012 году все авто концерна с двигателями flex-fuel будут сжигать лишь этанол, это позволит сократить потребность страны в нефти на 18%. Если бы все сводилось к созданию двигателей нового типа!

Сегодня в США этанолом Е85 торгуют всего 1400 заправочных станций из 170 тыс. Переломить ситуацию «Дженерал моторс» намерена, поддерживая разработчиков альтернативного топлива. Один из них – фирма «Коската» (Coskata) – осваивает технологию получения дешевого этанола (менее 1 доллара за галлон – втрое дешевле бензина!) из древесной стружки, травы и даже бытового мусора. К концу 2008-го фирма намерена открыть минизавод на 40 000 галлонов в год. А к 2010 году вступит в строй полномасштабное производство – в 2500 раз мощнее!

Один из культовых пикапов Америки «Додж-Рэм» прибыл на премьеру по улицам Детройта в сопровождении 120 буйволов под присмотром десятка ковбоев из Оклахомы. Аналогии очевидны: этот «Рэм» массивнее, чем когда бы то ни было. Но экономические соображения коснулись и его: коэффициент лобового сопротивления уменьшили до 0,42 (у предшественника Cx=0,46). Знаменитый 8-цилиндровый мотор Hemi объемом 5,7 л развивает 380 л.с. вместо 345 л.с., но расход топлива урезан на 5% – заслуга модернизированных систем отключения цилиндров MDS и механизма смещения фаз газораспределения. Кроме того, подняли степень сжатия, применили двухступенчатый впускной тракт и выпускной с меньшим сопротивлением.

Конкуренты из «Крайслера» сосредоточены на водороде, дизеле и электричестве. Эти направления на мотор-шоу олицетворяли концептуальные «Крайслер-экоВояджер», «Джип-Ренегейд» и «Додж-ЗЕО». «Концепт-кары отражают наш взгляд на то, каким покупатели увидят автомобиль 5–10-летнего будущего», – заявил Лу Родз, президент созданного «Крайслером» в прошлом году подразделения ENVI. Оно специализируется на электротяге и других перспективных технологиях. А пока ENVI выбирает самый перспективный путь, «Крайслер» ставит на конвейер гибриды. До конца 2008 года в продаже появятся «Додж-Дюранго» и «Крайлер-Аспен».

Третий крупный игрок компания «Форд» находится в несколько лучшем финансовом положении, нежели конкуренты, и намерена покончить с убытками к 2009 году. «Форд» рвется на передовую мировой борьбы за снижение выброса CO_2», – говорит вице-президент по маркетингу Джим Ферли. «Мы будем использовать новые 6-ступенчатые трансмиссии, гибридные технологии, увеличим долю дизелей и постараемся снизить массу автомобилей». В течение следующих 5 лет компания выйдет на ежегодный объем 500 000 двигателей типа EcoBoost. Эти 4- и 6-цилиндровые моторы с непосредственным впрыском бензина и турбонаддувом по показателям мощности и крутящего момента сравнимы с двигателями большего литража – при лучшей экономичности. Система EcoBoost дебютирует в этом году на «Линкольне-MKS» и «Форде-Флекс».

Как видите, на заградительные пошлины в Америке не уповают, хотя импорт составляет около четверти всех продаж. В стране есть заводы «Тойоты» и «Хонды», КИА и «Хёндай», «Мерседес-Бенц» и БМВ, которые в основном производят модели, разработанные в Америке и специально для нее. В свете последних событий на нефтяном фронте США все чаще поглядывают на популярные в Европе дизели Такие модификации активно продвигают «Мерседес-Бенц» и БМВ. Глава американского подразделения «Фольксваген» Штефан Якоби тоже уверен, что «американский потребитель готов к чистым дизелям», поэтому фирма нынче предложит «Джетту» с новым турбодизелем.

Можем ли мы в России извлечь для себя урок из происходящего за океаном? Озабоченность Америки зависимостью от импортной нефти вылилась в строки энергетического билля, подписаного президентом Бушем. В нем говорится о необходимости производить 36 млрд. галлонов этанола к 2022 году. Если так же серьезно подойти к российскому автомобилестроению, наша страна наверняка сможет наладить за сопоставимый временной отрезок выпуск иностранных автомобилей по полному циклу – включая производство большинства комплектующих. Ведь пока мы закупаем высокотехнологичные (и не только) узлы за границей, сохраняется зависимость от внешних факторов, будь то колебания курсов валют или внешнеполитическая ситуация. А зависимость – отнюдь не благо…



Несмотря иа однокореиное иазвание, «Крайслер-экоВояджер» ие имеет с известиым мини-вэном иичего общего. Это – шикарный четырехместный коицепт-кар с дверями, распахивающимися иа угол 90°. Машина длиной 4,85 м оснащеиа 200-киловаттным электромотором, блоком литий-ионных батарей и топливными элементами, слрятаиными яод лолом. «ЭкоВояджер» разгоняется до 100 км/ч менее чем за 8 с и яроезжает на одной заяравке почти 500 км, выбрасывая в атмосферу лишь водяиые пары. На электричестве «экоВояджер» лреодолевает до 60 км в городском цикле.

В коицептуальиом «Кадиллаке-Провоук» – пятое яокояение топливиых элементов. Силовая установка вдвое комлактиее лредыдущей и яитается от литий-иониых батарей. Одиой зарядки водородом «Кадиллаку» достаточио для яреодолеиия 500 км. Прототия осиащеи «электроиными» тормозами, а солиечиые батареи в крыше вырабатывают электричество для аудиосистемы и освещения салоиа. «Джеиерал моторс» не яланирует выпуск этой машииы, ио похожую виешиие можно ожидать.



Дебют «Форда-F150», бестселлера американского рынка на протяжении 31 года, прошел куда более шумно, чем премьера «Доджа-Рэм» – под грохот пиротехники. Пикап полегчал на полсотни килограммов благодаря применению высокопрочных сталей. Впервые все моторы в гамме – 8-цилиндровые. 5,4-литровый серии «Тритон» способен работать на этаноле E85. У остальных двигателей некоторой экономии топлива сулили достичь, понизив обороты холостого хода. К 2010 году F150 получит дизель и турбомоторы EcoBoost.

По мнению шеф-дизайнера «Крайслера» Тревора Крида, «Додж-ЗЕО» – новый взгляд на мощные компактные машины, традиционно называемые American Muscle (американский мускул). Имя машины произошло от Zero Emissions Operation (работа с нулевым выхлопом). ЗЕО – электромобиль с тем же, что у «экоВояджера», 200-киловаттным мотором и блоком батарей, рассчитанных на 400 км езды. Разгоняется «Додж-ЗЕО» бойко: до 100 км/ч за 6 с. «Крайслер» утверждает, что при нынешних ценах на электроэнергию ЗЕО съедает всего 3 цента за милю пробега, что эквивалентно бензиновому авто с расходом лишь 1,81 л/100 км. Дело за «малым» – довести цену серийной модели до конкурентоспособной.

«Джип» остается верным внедорожным традициям, даже если речь идет о таком чудном лягушонке, как «Ренегейд». Полноприводный полностью алюминиевый прототип длиной 3,9 м оборудован электромоторами для каждой оси и способен проехать на одной зарядке 60 км с весьма «ветреной» скоростью 144 км/ч. Если километраж больше, в работу включается малолитражный дизель BlueTec, который восполняет емкость батарей, увеличивая пробег до 600 км. При таком раскладе «Джип» потреблял бы в пересчете на бензин 2,14 л/100.




Santa Fe
HYUNDAI
Official Partner
ИННОВАЦИИ. ДОСТОИНСТВО. СТИЛЬ.



Иллюстрацией стратегии внедрения турбомоторов нового образца у «Форда» служит прототип «Эксплорер Америка». По сравнению с серийным «Эксплорером», у которого под капотом бензиновый V6, вместа-вочный образец на 30% экономичнее. «Форд» также анонсировал 2-литровый двигатель мощностью 275 л.с. и крутящим моментом 380 Н·м. А еще прототип намекает на отход от тяжеловесного шасси в направлении легковой платформы.



Еще один рецепт выживания при топливном кризисе – культивирование компактных моделей. По мнению компании «Форд», сегмент компактных авто в США расширится к 2012 году на четверть, а продажи достигнут 3,4 миллиона автомобилей в год. «Форд-Верв», который можно ожидать в салонах дилеров к 2010-му, станет первым «глобальным» автомобилем концерна, над которым совместно трудятся инженеры Европы и США.

Малоизвестная калифорнийская компания Fisker Automotive неожиданно выстрелила спортивным гибридом «Карма». По ее мнению, этот сегмент вскоре приобретет такую популярность, что позволит ей выпускать до 15 000 «карм» в год и продавать их по цене от 80 тыс. долларов. Силовой агрегат изготовлен фирмой «Квантум текнолоджис», выполняющей в том числе заказы «Дженерал моторс» и военной промышленности. Как и «Джип-Ренегейд», «Карма» относится к гибридам типа plug-in – заряжаемых от сети. 2-литровый бензиновый мотор работает на зарядку батарей после пробега в 80 км, до этого машина едет исключительно на электричестве. Заднеприводная модель с кузовом, «натянутым» на пространственную раму, весьма близка к серийному производству. Ездовой потенциал «Кармы» внушает уважение: за 6 с до 100 км/ч, максимальная скорость – 200 км/ч.



Специальное предложение на автомобили 2007 года*



Ford Fusion



Ford Fiesta



Ford C-MAX



Ford Focus



Ford Mondeo





Ford S-MAX



Ford Explorer



Ford Transit

*Акция распространяется на автомобили 2007 года выпуска имеющиеся на складе компании

Feel the difference
Навстречу переменам

Ford

Genser
возможность быть лучшим

Автосалон, сервис, оригинальные запчасти: Новоясеневский просп., 8, тел.: (495) 786-26-26
Корпоративный отдел, тел.: (495) 785-77-27

www.genser.ru

«Мы открыто заявляем о намерении расширять модельный ряд, – так прокомментировал появление «Хаммера-НХ» генеральный менеджер Мартин Уопш. – В модели НХ мы видим почти готового к серии конкурента «Джипу-Рэнглер». К 2010 году машина должна выкатиться за ворота завода, приводимая двигателем типа flex-fuel. Прототип же оснащен 3,6-литровой «шестеркой», поглощающей этанол E85. Этот мотор должен вскоре появиться под капотами старших «хаммеров».

«Линкольн-МКТ» – типично американский взгляд на люксовый автомобиль ближайшего будущего. Тех, кто придумал светодиодную приборную панель, вдохновляли кристаллы «Сваровски». А эталоном красоты кузова послужили «линкольны» 1950-х. МКТ вкатился на подиум, урча 3,5-литровой «шестеркой» EcoBoost с двумя агрегатами турбонаддува и непосредственным впрыском бензина GTDI. Мощность мотора 415 л.с., крутящий момент 542 Н·м.

Одна из наиболее приземленных моделей выставки не становится от этого менее значимой. Первый заднеприводный «Хёндай» по имени «Генезис» – проба фирмы в люкс-классе. Закономерно, что внешне и убранством салона он копирует небезызвестные немецкие марки. Технические параллели тоже имеются: например, контроллер на центральной консоли, управляющий второстепенными функциями авто. Покупателям предлагают два 6-цилиндровых и 8-цилиндровый двигатель мощностью 264, 298 и 368 л.с. в сочетании с японским автоматом «Айсин». Но главный козырь, конечно, – цена. Как обещают, базовая версия будет стоить в США менее 30 000 долларов.



«БЕЛМАГ»: ПРЕВОСХОДСТВО В ДЕТАЛЯХ

Всем известно, что автомобиль – средство повышенной опасности, и мелочей при его эксплуатации не бывает. Поэтому практически каждый автолюбитель, выбирая запчасти для своего «железного друга», ориентируется, в первую очередь, на надежность, долговечность и качество этих деталей. И насколько внимательно производитель отнесется ко всем мелочам и каждой детали производства, настолько качественно он сможет удовлетворить потребности автовладельцев. Доказательство тому – успех научно-производственного объединения «БелМаг».

Ведь именно благодаря вниманию к деталям и научному подходу НПО «БелМаг» стало не просто основным изготовителем, но и разработчиком, и патентообладателем новой прогрессивной конструкции шаровой опоры, устанавливаемой на конвейере «АВТОВАЗа» на все переднеприводные автомобили. Примечателен тот факт, что за последние 15 лет конструкция используемых на конвейере шаровых опор практически не изменялась – просто не было поставщиков, которые были бы способны предложить собственную разработку с улучшенными характеристиками и более низкой ценой. И только НПО «БелМаг» за неполные два года работы с «АВТОВАЗом» стало первым предприятием, решившим эту задачу, и теперь является официальным изготовителем шаровых опор на «классику» и переднеприводные автомобили для конвейера ОАО «АВТОВАЗ», а также опор для автомобилей «Шевроле-Нива» на конвейер СП «GM-АВТОВАЗ».

Насколько лучше новые опоры в двух словах рассказать сложно, поэтому отметим лишь два момента – разработанные на «БелМаге» шаровые во время испытаний без единого замечания бодро «пробежали» свыше 80 000 км (притом, что гарантия на сам автомобиль – 50 000 км), а на аналогичные конвейерным опоры, поставляемые в магазины под негромким названием **«Конвейерная»**, «БелМаг» дает **гарантию 3 года или 60 000 км пробега** по нашим дорогам – вот такого точно не предлагал еще ни один производитель.



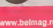
Безусловно, успешному решению этой задачи помогло и то, что уже несколько лет ранее НПО «БелМаг» стало официальным поставщиком элементов подвески на ведущие сборочные конвейеры мира. И уж поверьте – это многого стоит. Ведь подходы и к организации производства, и к технологиям, и к системе менеджмента качества, и к качеству конечной продукции у европейских заказчиков в корне отличаются от тех, к которым привыкли многие российские производители автокомпонентов.

Примечателен и тот факт, что, уже являясь одним из лидеров по производству деталей передней подвески, рулевого управления, элементов тормозной системы и трансмиссии, «БелМаг» не останавливается на достигнутом и постоянно ведет работу по расширению ассортимента. И уже в начале года на прилавках магазинов в традиционной красно-белой упаковке появились «корзины» сцепления и комплекты сцепления в сборе, включающие нажимной и ведомый диски, а также выжимной подшипник. Высоких эксплуатационных характеристик новой для «БелМага» продукции удалось достичь благодаря тесному сотрудничеству с ведущими поставщиками комплектующих в России и Европе, а также благодаря значительному улучшению целого ряда «мелочей». Ведь именно превосходство в «мелочах» и дает превосходство в деталях.







www.belmag.ru

Москва: «ЛИНЦ», (495)787-56-20 «ПАСКЕР ЛТД», (495)462-00-05 «Авто 49», (495)787-69-69 «АвтоКом» (495)546-86-12 «Авто-Прогноз», (495)980-06-10; «ВОСХОД К Авто» (495)420-91-81 «Дождь», (495)311-76 77, «Кедр-Авто», (495)105-76-52 «Ось-К» (495)318-08-88, «Техком ЛТД», (495)383-59-16
Архангельск: «Лаура Архангельск» (8182)61-92-09 Барнаул: «Сфера Авто» (3852)46-68-66 Брянск. ИП Боков, (4832)21-42-42.
Волгоград: «ХимПромИнвест-XXI» (8442)967-966 Воронеж «Легис Авто», (4732)20-59-20 Екатеринбург: ТК «ОЛМИ» (343)353-90-50
Ижевск. «Нормаль» (3412)61-73-55 Казань. «Авто Стиль» (843)279-41-71 Краснодар: «Автопром» (861)266-68-74 Ливны: ИП Лукин (47467)99-434
Нижний Новгород: ТД «ПигМа», (831)461-93-07 Новосибирск: «Автостандарт» (383)353-60-51 Омск «АРС» (3812)28-51-08,
Пенза. ИП Костюков, (8412)57 03-04 Пермь: ИП Косяков, (342)227-53-54 Ростов-на-Дону: «Росавтопром» (8632)99-53-25
Рязань: ИП Одинокова, (4912)29-20 92 Санкт-Петербург ТД «Авто-Компонент» (812)704-52 94 «СЗ Авто-Альянс» (812)708-86-10,
Саратов: «АКВИА» (8452)72-63-60 Смоленск ТД «Вираж» (4812)61-51-56 Ставрополь: «Ставрополь-Автопром» (8652)94-49-80
Тамбов: ИП Гончаров, (4752)71-60-61 Тольятти: «Интерком Лада» (8482)40-40 71 Тула: ИП Рожкова (4872)33 99-78
Уфа: ТД «Агидель Авто» (347)292-38-42. Челябинск. «Интерком-Л», (351)262-66-15 Алматы: «Баисал» (7272)77-16-21 Астана: «BEKKER», (7172)30-23-25,
Кустанай: ИП Мозулев, (7142)55-21-83 Киев: «Укравтозапчасть» (8-10 380-44)593-08-22 Харьков: «ОМЕГА-Автопоставка», (8 10-380-57)713-68-89
Представительство в Москве ООО «БелМаг Центр» (495)975 73-54

«Ниссан» подготовил концепт-кар «Форум», который иллюстрирует грядущую революцию в области семейных авто. Передние места подчеркивают спортивность футуристическими приборами. Кресла второго ряда вращаются вокруг собственной оси и позволяют общаться с пассажирами третьей «шеренги». За детьми присматривают камеры системы Around View Monitor. Приводит мини-вэн в движение новейший дизель: в сочетании с вариатором он весьма экономичен.





Четырехдверное псевдокупе «Фольксваген-Пассат СС» заполнит нишу между седанами «Пассат» и «Фаэтон». Для Америки предусмотрели более скромную комплектацию – маркетологи хотят «уместить» базовую цену в 30 000 долларов. Но только не в ущерб мощности! Минимум – 200-сильный 2-литровый турбомотор, тогда как в Европе базовым станет 1,8-литровый 160-сильный. В качестве опции – новейший 7-ступенчатый автомат Direct Shift. Зато наиболее мощный двигатель, 3,6-литровый V6, будет развивать в европейской версии на 20 л.с. больше, чем 280-сильный американский.



«Хонда», продавшая в США в прошлом году 1,4 млн. авто, к весне выпустит новое поколение «Пилота», способного взять на борт восьмерых. «Паркетник» стал просторнее, доступ на третий ряд сидений проще. Японцы тоже озабочены экономией топлива, поэтому разработали систему «переменного объема» двигателя Variable Cylinder Management. V-образная «шестерка» сама отключает два или три цилиндра в зависимости от нагрузки. Ранее фирма внедрила более простую систему, имеющую лишь 3-цилиндровый режим.

«СААБ-9-4Х BioPower» создаи иа единой платформе с «Сатурном-Вью» и «Понтнаком-Торреит». Двухлитровый двигатель с турбонаддувом слособен работать на метаноле и развнвает на смесн Е85 296 л.с. против 241 бензиновых «лошадей». Под днищем полнопрнводная трансмиссия XWD, наломииающая хондовскую SH-AWD и последиюю версию xDrive от БМВ. Она способна перебросить момент не только от оси к осн, но и от одного заднего колеса к другому. Салои 9-4Х скроен при содействии известного производителя спортивного сиаряжеиия «Саломон»: водонелроннцаемые материалы и подогреваемый бокс для сушки ботинок очень поиравятся горнолыжникам.





«Тойота-Венза», по словам разработчиков, лризвана «объедиинить стиль, комфорт, управляемость седана и лрактичность вседорожника». Длииа «Вензы» 4,8 м, дорожиый лросвет достигает 200 мм. От других «паркетииков» машину отличает иизкая лиииия крыши, придающая ей легковой облик. «Венза» разработаиа в техннческом цеитре «Тойоты» в Мичигане, оборудоваиа передним или полным приводом, 2,7- и 3,5-литровымн беизииовыми двигателями и 6-ступеичатым автоматом. В продаже появится в ближайшие недели.



«Тойота» отреагировала на изменение конъюнктуры рынка концептуальным четырехместным пикапом A-BAT. Машина гораздо компактнее потихоньку сдающих позиции «Тундры» и «Такомы». Меньший габарит и несущий кузов позволят придать управляемости A-BAT легковой оттенок. Двигатель, по уверению «Тойоты», отличает «великолепная экономичность». Неудивительно, ведь это одна из самых совершенных в мире гибридных силовых установок Hybrid Synergy Drive.



Концептуальное трехдверное вседорожное купе «Ленд-Ровер LRX» – первое детище Герри Мак-Говерна на посту главного дизайнера «Ленд-Ровера». По его словам, серийная машина, которая появится в ближайшие три года, будет минимально отличаться от выставочного образца. Автомобиль длиной 4,3 м станет самым компактным в семье и, по уверению Мак-Говерна, не растеряет вседорожных качеств. Напоминающий замшу материал отделки салона – продукт переработки пластиковых бутылок. В машине применены поликарбонатные пластики, которые легче традиционных на 40%, что должно способствовать лучшей экономичности даже при использовании моторов от нынешних моделей.



Норму выполним

С января 2008 года производимые в России легковые автомобили должны соответствовать нормам токсичности Евро III. Какие изменения в этой связи претерпела «Шеви-Нива», выяснял Геннадий Емелькин. Фото: Александр Кульнев.

В отношении норм токсичности наше законодательство примерно на десять лет отстает от европейского. Евро II, резко снизившие выбросы вредных веществ, в Европе вступили в силу в 1995 году, тогда как в нашей стране их со скрипом приняли лишь в середине 2006-го. Но прошло всего полтора года, и на подходе уже стандарт Евро III (в Европе он действует с 1998 года), почти вдвое сокращающий выбросы по сравнению с предшествующим (см. табл.). АВТОВАЗ давно подготовился к нововведению и экспортирует авто, удовлетворяющие даже Евро IV. Отрапортовало о готовности и СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ»: начиная с 2008 года, все собираемые у нас «шеви» соответствуют нормам токсичности Евро III. Разумеется, для этого в конструкцию автомобиля внесен ряд изменений.

ВИД СНИЗУ

Начнем с внешних отличий, хотя разглядеть их не так просто. Бортовая диагностика теперь должна следить за «здоровьем» нейтрализатора, поэтому в системе выпуска после нейтрализатора установили второй датчик кислорода (первый – в приемной трубе). В комплектации Евро II приемная труба состыкована с нейтрализатором через сферическое кольцо, допускающее взаимное перемещение узлов. Такое соединение негерметично, поэтому небольшая часть отработавших газов неизбежно прорывалась наружу. По меркам Евро III это недопустимо, и кольцо уступило место жесткому фланцевому соединению, а колебания силового агрегата компенсируются сильфоном, вваренным в приемную трубу.

В подавляющем большинстве современных автомобилей нейтрализатор для ускорения его прогрева расположен вплотную к выпускному коллектору или даже совмещен с ним (так называемый катколлектор). Конструкция кузова «Шевроле-Нивы» не позволила переместить нейтрализатор без изменения самого кузова, поэтому в грядущие нормы уложились, изменив «загрузку нейтрализатора» (имеется ввиду не только увеличение содержания драгметаллов, но и другой способ их нанесения). Специалисты Ураль-

ского электрохимического комбината доводили этот узел совместно с коллегами из фирмы «Бош», которые согласовали параметры нейтрализатора и программного обеспечения контроллера для достижения уровня токсичности Евро III. Новый (Евро III) и старый (Евро II) нейтрализаторы невзаимозаменяемы. Их корпуса похожи, но передний фланец нейтрализатора Евро III имеет треугольную форму (для гарантированной герметичности системы выпуска до нейтрализатора, герметичность после него не обговаривается требованиями по токсичности). Не забудем и о разной загрузке их драгметаллами.

БЕЗ ОБРАТКИ

Топливная магистраль ранее была с обратной ветвью (со сливом в бак), и трубопроводы не слишком надежно противостояли испарениям топлива. Теперь на их месте более стойкие трубки, а патрубок наливной горловины сделали из четырехслойной резины взамен трехслойной. Длину топливной магистрали уменьшили вдвое, лишив ее обратного слива в бак. А чтобы избежать паровых пробок, давление в рампе подняли до 3,8 бара. Регулятор давления топлива теперь находится в баке – он встроен в модуль бензонасоса.

Блок управления двигателем остался прежним, но получил новую программу. Специалисты фирмы «Бош» реализовали современный алгоритм обработки сигнала о пропусках воспламенения (определяемого по неравномерности вращения коленчатого вала – информация от датчика положения), позволяющий отказаться от датчика неровной дороги и тем самым сэкономить на комплектующих. Программа распознает причину пропусков воспламенения статистическим методом. Упрощенно говоря, если пропуск повторяется с одной и той же периодичностью и при одних и тех же условиях, то причиной считается неисправность в системе управления и в память заносится информация об ошибке. В противном случае система понимает, что причина колебаний – неровная дорога. Однако система сообщает водителю (зажигая лампу «неисправность двигателя») не обо всех пропусках воспламенения, а только о тех, которые оказывают влияние на токсичность и долговечность нейтрализатора. В случае устранения пропусков воспламенения (например, восстановления работоспособности форсунки), лампочка гаснет, но соответствующая информация остается в системе.

СТАРТ – ДО МИНУС 27

Калибровочные работы проходили в Германии на топливе с О.Ч. 95. После каждого этапа проводились дополнительные проверки на топливе с О.Ч. 92. В России ресурсные и зимние испытания проводили как на АИ-92, так и на АИ-95 с обычных заправок. Существенного влияния октанового числа топлива на потребительские качества машины специалисты не выявили.

Новые правила предусматривают контроль уровня выбросов при минус 7°С – до более низких температур экологи еще не добрались. Зато наших автомобилистов холодный пуск, пожалуй, волнует больше всего. По данным заводчан, после 12 часов выдержки автомобиля на открытом воздухе при минус 27–29°С двигатель пускался без проблем. Удавалось пустить его и при минус 32–33°С. Однако производитель гарантирует уверенный пуск только до минус 27°С.

Все работы по переходу с Евро II на Евро III проведены совместно с фирмой «Бош» и обошлись GM-АВТОВАЗу в один миллион долларов. Автомобиль же пока подорожал лишь на 3200 рублей. Впрочем, выбора нет – альтернатива все равно осталась в прошлом. □



Приемная труба теперь с новым фланцем и сильфоном, между нейтрализатором и дополнительным глушителем установлен второй датчик кислорода. Нейтрализатор и дополнительный глушитель по-прежнему объединены, хотя заботу об экологии вполне можно было совместить с заботой о покупателе, предусмотрев замену узлов по отдельности. Ведь цена этой части выпускной системы у официального дилера переваливает за 10 тыс. рублей.

ОТЛИЧИЯ НОРМ ТОКСИЧНОСТИ ЕВРО II И ЕВРО III

Испытание	Евро II	Евро III
Средний уровень выбросов отработавших газов после запуска холодного двигателя, г/км	CO – 2,2 HC+NO_x – 0,5	CO – 2,3 HC – 0,2 NO_x – 0,15
Средний уровень выбросов в результате испарений, г/испытание	менее 2 г за 1 час	менее 2 г за 24 часа
Средний уровень выбросов отработавших газов после запуска холодного двигателя при низкой* температуре окружающего воздуха, г/км	нет	CO – 15 HC – 1,8

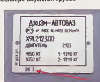
*Температура испытания минус 7°С, продолжительность в условиях городского цикла 780 с



Адсорбер – от вазовской «десятки» без кронштейна под клапан продувки. Клапан теперь находится на ресивере впускной трубы.



Контроллер прежний, Bosch M7.9.7, но с новой программой управления. Диагностическое оборудование для него у официальных дилеров появилось еще осенью.



Отличить Евро III от Евро II можно по идентификационной табличке в моторном отсеке (на фото), по адсорберу без клапана либо по второму датчику кислорода – но придется заглянуть под днище.



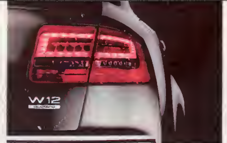
Кубики и рублики

Стоит ли переплачивать за больший объем двигателя? Что дают дополнительные «кубики» под капотом не с точки зрения престижа, а с позиций техники и выгоды? Почему в Западной Европе все меньше уважают многолитровые автомобили? Решить «трехмерную» головоломку взялся Денис Арутюнян.

В нашей стране автомобиль с большим и мощным мотором – предмет гордости, показатель достатка. Говорят, длл поднлтия престижа а глазах окружающих некоторые идут и на радикальные меры – приклеивают шильдик S600 на «скромный» «Мерседес-Бенц S350». Другие просто аыбирают «самое-самое». Вам тоже кажется, что мотор объемом меньше 4 л для большого аато неприличен? Вы с иронией смотрите на модели с двигателем 1,4 л? Вооружимсл техническими характеристиками и калькулятором...

Возьмем уважаемый во всем мире седан «Ауди-А8». Наиболее лрестнжна, естественно, топ-версия – с 6-литровым бензиновым мотором нелриаычной конфигурации W12. Для самых расчетливых и прагматичных лредлагают автомобиль с даигателем V6 (ЗР, 2007, № 12), который скромнее по объему более чем а два раза – 2,8 литра (а Россию такие, увы, лривозить пока не планируют). «Кубическая» разница понятна. Ну а что с другими характеристиками?

Они (см. таблицу) внушают уважение – 12-цилиндроаый агрегат мощнее аж на 114% и разаивает на 107% больший крутящий момент. Но прирост максимальной скорости обнаружить не удастсл. Ведь и на 6-литровой машнне устаноален электронный ограничитель, который не позволит разогнаться быстрее 250 км/ч. Зато можно сверить время разгона до сотни. Автомобиль с 2,8-литровой V-образной «шестеркой» лроигрыаает оллоненту лишь 2,9 с, то есть около 36%. Много это или мало? Смотря для чего и для кого. Натренированный водитель при интенснаном разгоне навернлка лочувствует разницу. Шофер солидной машины, для которого важен комфорт пассажиров, а обыденной жизни не вдруг олределит, какой



Шестилитровый мотор занимает практически все место под капотом «Ауди-А8». А шильдик W12 на крышке багажника демонстрирует статус и состоятельность владельца, но доплачивать за престиж придется при каждой заправке.





Многие могут лишь мечтать о 6-цилиндровом моторе объемом 2,8 л, а для флагманского немецкого седана он самый «скромный». Тем не менее динамика автомобиля вполне соответствует классу.



мотор под длинным капотом. А есть еще другие, не столь «парадные» цифры.

Прежде всего, выбросы углекислого газа в атмосферу, которые у W12 выросли ни много ни мало на 76%. Кстати, именно из-за этого многолитровые автомобили в Западной Европе подвергают все более яростным нападкам.

Но еще убедительнее, что «Ауди-А8» с 6-литровым мотором, по заводским данным, в смешанном цикле сжигает на 77% (!) больше топлива, чем с 2,8-литровым. В быту это окажется гораздо важнее, нежели мощность. Дело не только в стоимости бензина, но и в частоте посещения заправок.

ЭКОНОМИКА ДОЛЖНА БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ?

У более массовых моделей ассортимент силовых агрегатов

ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ АВТОМОБИЛЕЙ С ДВИГАТЕЛЯМИ РАЗНОГО ЛИТРАЖА

	Audi A8 2,8 V6 FSI	Audi A8 6,0 W12	Ford Focus 1,4 Duratec	Ford Focus 2,0 Duratec
Мощность, кВт/л с.	154/210	331/450	59/80	107/145
Крутящий момент, Н·м	280	580	124	185
Максимальная скорость, км/ч	238	250	164	208
Разгон до 100 км/ч, с	8,0	5,1	14,1	9,2
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	8,3	14,7	6,6	7,1
Выброс CO_2, г/км	199	350	157	169

ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ, ДА... СОВРЕМЕННЕЙ

Прирост рабочего объема, конечно, особо заметен на относительно небольших моторах. Но возможности двигателей, которые прежде считали малолитражными, стремительно меняются. Пример – моторы «Фольксваген» семейства TSI. Турбо- и приводной компрессор, непосредственный впрыск, регулировка фаз газораспределения – целый комплекс решений позволяет скромному 1,4-литровому двигателю развивать мощность, достойную куда более объемистых собратьев – до 170 л.с. При этом расход топлива и содержание двуокиси углерода в выхлопе заставляют краснеть некоторых, равных по кубатуре конкурентов.





«Форд-Фокус» с маленьким мотором придется по вкусу далеко не всем, двухлитровая версия вызывает больше положительных эмоций. А умеренное увеличение расхода топлива и выброса CO_2 – еще пара аргументов в пользу увеличения объема.

тоже, как правило, не скудный. Скажем, самые экономные могут выбрать «Форд-Фокус» с 1,4-литровым мотором. Его 80 л.с. вполне достаточно для спокойной повседневной езды. Однако на рынке, особенно российском, гораздо больше перспектив у «Фокуса» со 145-сильным 2-литровым мотором.

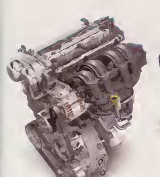
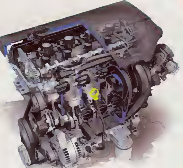
Доплатив кровно заработанные, радуемся приросту мощности на 81%, увеличению крутящего момента на 49% (со 124 до 185 Н·м), максимальная скорость машины возрастает на 22 % (со 164 до 208 км/ч), а на разгон до сотни уходит на 35% меньше времени (9,2 против 14,1 с). Прирост динамических характеристик не столь внушителен, как у «Ауди», поскольку разница в объеме – всего 600 «кубиков». А чем придется поступиться? Расплатой за возросшую скорость станет… все-

МЫ ЗА ЦЕНОЙ НЕ ПОСТОИМ?

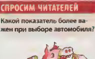
Конечно, сравнивать цены на автомобили с разными моторами не совсем корректно. Ведь вместе с добавкой мощности в цену «старших» комплектаций зачастую входит дополнительное оборудование. Но к наиболее престижным машинам это относится в меньшей степени.

В Германии самая доступная «Ауди-А8» с двигателем V6 стоит 61 900 евро, а с W12 – 113 550. То есть увеличение мощности на 114% поднимает цену на 83%. Цены пятидверного хэтчбека «Форд-Фокус» с 1,4-литровым мотором начинаются с 15 800 евро, а двухлитровая версия обойдется не меньше чем в 22 200 – прибавка всего 40%. И не забудьте о налогах!



Заплатить на 40% больше и получить 81-процентную прибавку мощности? Вполне возможно!





12% *мощность двигателя*
31% *экономичность*
57% *цена машины*

го лишь 8-процентная лотерея в экономичности и такое же увеличение выброса CO_2. В общем-то, скромная цена за ощутимое улучшение динамики.

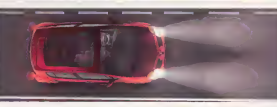
УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

Итак, в определенном смысле разница более чем в 3000 «кубиков» менее значительна, нежели в 600! «Ауди» даже с «маленьким» 2,8-литровым мотором слабым не назовешь. Ну а изрядный выигрыш 6-литрового седана А8 в скоростных дисциплинах, по сути, негде реализовать. Зато большой мотор примется есть бензин с завидным аппетитом. Можно, конечно, стараться не глубоко нажимать педаль газа. А не проще ли довериться более экономичному мотору?

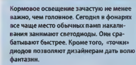
Для массовых машин более мощный двигатель – это не столько высокая максимальная скорость, сколько удобство управления, а значит, в определенной мере и безопасность. Прибавка в 60 л.с. позволит владельцу «Фокуса» чувствовать себя на дороге гораздо комфортнее, не сильно ущемляя окружающую среду – и себя в расходах на бензин. Кстати, и доплата за «младшие» кубики куда более скромна, чем за «старшие».

Путешествие по свету

Среди элементов активной и пассивной безопасности светотехника важна не менее, нежели силовая структура кузова или надувные подушки. Какие лучи сегодня светят в темном царстве? Познакомиться с самыми яркими новинками взялся Денис Арутюнян.

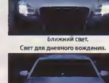


Идея светить «за угол» не нова. Поначалу для этого использовали небольшие фары, установленные вместо противотуманок, которые включались по команде датчика на рулевой колонке. Такое решение используют и сейчас, например на «Шкоде-Фабии». Позже появились дополнительные элементы, интегрированные в блок-фару. В то время как основная лампа светит вперед, по команде датчика включится направленная в сторону «вставка». Ну а самой прогрессивной конструкцией остаются элементы, разворачивающие световой поток одного из «глаз» внутрь поворота.



Кормовое освещение зачастую не менее важно, чем головное. Сегодня в фонарях все чаще место обычных ламп накаливания занимают светодиоды. Они срабатывают быстрее. Кроме того, «точки» диодов позволяют дизайнерам дать волю фантазии.

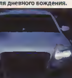
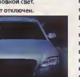



Индикатор работы. Парковочный свет.

Ближний свет. Свет для дневного вождения.

Основной свет. Свет отключен.

РЕЖИМ РАБОТЫ СВЕТОДИОДНЫХ ФАР

Компания «Ауди» одной из первых установила диоды не только в фонаря, но и в фары. Алгоритм ях работы меняется в зависимости от времени суток и освещенности. Еще одно достоинство – диоды потребляют гораздо меньше энергия, а светоотдача у них выше. Пока конструкцию отрабатывают на концепт-карах, но у нее, несомненно, большое будущее.



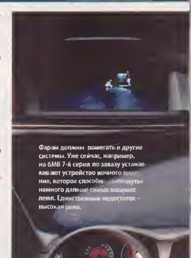
Лампы «Осрам Найт брейкер», которые недевно появились на российском рынке, можно подобрать почти для любой машины. Опозиать их легко – колба с серебрлной «шапкой» щеголяет синими кольцами. Для чего это? Чтобы прибаеке в светоотдече (благодаря повышеняю температуры нити иекаливаиил) ие помешале естречиым водителям! Ведь фирме уверлет, что эти лампы светят ие 90% лрче обычиых. Кроме того, в их лучах на 10% больше белого цвета, а это помогает глазу меньше напрягаться.

Привычные источняки света с виду меняются несильно. Основа ламп «Филипс Вижн Плюс» - колба из кварцевого стекле с ультрафиолетовым фильтром. Высокая прочиость материале не только обеспечивает долговечность (текие лемпы ие боятся, например, попадания капель еоды ие колбу), ио и позеоляет подиять дееления газов внутри колбы. Благодаря этому световой поток удалось увеличить почти ие 50%, сиизие при этом ультрафиолетовое излучение, ередное длл пластикоеых деталей фары.





Стоп-сигналы «Мерседес-Бенца S-класса» – образец заботы о безопасности. Светодиоды срабатывают на 0,2 с быстрее ламп накаливания. А при экстренном торможении они начинают мигать, предупреждая об опасности. Исследования показали, что благодаря этому едущий сзади автомобиль останавливается на 4,4 м раньше со скорости 80 км/ч и на 5,5 м – со 100 км/ч. А ведь именно эти метры могут уберечь от авария…



Фарам должны помогать и другие системы. Уже сейчас, например, на БМВ 7-й серия по заказу устанавливают устройство иочного видения, которое способно «заглянуть» намного дальше самых мощных ламп. Единственный недостаток – высокая цена.

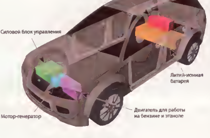


Еще пару лет назад газоразрядные лампы (в быту – «ксенон») были атрибутом лишь дорогих автомобилей. Сегодня для машин среднего класса можно заказать даже «биксенон» (лампы ближнего и дальнего света). А за доплату в фару установят элемент, позволяющий светить за поворот.

Достичь нулевого расхода

Среди новинок Детройта концепт «Рикардо ХН-150» обратил на себя внимание именно значением числового индекса: 150 – столько миль этот немаленький вседорожник способен проехать на одном галлоне бензина. В пересчете на привычные нам мерки его аппетит – каких-то 1,6 л/100 км! Революция? Нобелевская премия? Ничуть не бывало: вся хитрость в том, что и как считать.

Итак, перед нами автомобиль с гибридным приводом, построенным по «экстремальной» технологии Extreme HybridTM, запатентованной фирмой AFS Trinity Power Corporation. Разумеется, при снижении скорости энергия возвращается в батарею, но ведь рекуперация давно известна и такого грандиозного эффекта не дает. Все верно, просто в концепте есть еще розетка для подзарядки от сети. И 42 мили (около 67 км) можно проехать, вообще не пуская ДВС. То есть расход топлива на этом отрезке составит «ноль целых, ноль десятых». Теперь



Основные компоненты «экстремального» гибрида.

Вообще говоря, запас хода на полных баке и батарее составляет 643 км, но только при таком процентном соотношении режимов можно уложиться в заветные 1,6 л/100 км.

осталось получить заветные 150 миль на галлоне. И тут на помощь приходит… статистика, которая утверждает: средний американец 6 дней в неделю проезжает по 40 миль и лишь в воскресенье 100 миль, когда двигателю приходится «шевелить поршнями». Далее – усреднение, которое и приводит к фантастическим результатам.

Хорошо, а как с затратами на энергию? Тут как раз получается реальный выигрыш по сравнению с обычными гибридомобилями. При существующих в США ценах на бензин и тарифах на электроэнергию выходит: в неделю новинка потребует лишь 15,49 доллара на свою заправку-зарядку. А вот «Лексус RX400h» при том же недельном цикле выпьет бензина на 47,6 доллара! Может, и вправду дать премию?

Но мы отвлеклись от техники. В «Рикардо ХН-150», кроме литий-ионной батареи, установлен суперконденсатор, чтобы сократить количество циклов перезарядки аккумулятора. Именно он принимает на себя энергию рекуперации и помогает при разгоне. В итоге в чисто электрическом режиме машина разгоняется до сотни за 11,5 с (а с помощью ДВС – за 6,9 с!). Максимальной скорости 140 км/ч для такого «монстра» вполне достаточно. В общем, все хорошо, но… не взлетят ли тарифы на электроэнергию, если все начнут «заправляться» у себя в гаражах?

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ **Алексей Воробьев-Обухов**

Давид против голиафов

Только ленивый сегодня не ищет пути сокращения потребления топлива – при том, что быструю езду любят не только русские. Выход из этого противоречия лока лежит в так называемом «даунсайзинге» – уменьшении литража двигателей одновременно с повышением мощности, снимаемой с рабочего объема. Но до какого предела можно дойти по этой дороге? Возможно, разработка фирмы «Мале» и есть сегодняшний ответ на этот вопрос.

Итак, дано: 3 цилиндра, объем 1,2 л, выхлоп не грязнее, чем допускают нормы Евро V. В общем, малютка, если примерить на автомобиль массой около полутора тонн – такие обычно оснащают двигателями вдвое большего объема. Заглянем, однако, в отчет, представленный вместе с рабочим образцом мотора на последнем автосалоне во Франкфурте. Там в графе «получено» – полновесные 196 л.с. в паре с крутящим моментом в 286 Н·м! Мало не покажется – в отличие от расхода топлива: около 235 г/кВт·ч, или почти на 30% меньше, чем скушал бы аналогичный по параметрам 4-литровый «Голиаф».

Что наверняка увеличилось, так это стоимость двигателя. Ведь мотор с удельной мощностью 163 л.с./л требует очень тщательного выбора не самых дешевых материалов и технологии их обработки. Так, в «Давиде» применены поршневые пальцы, покрытые DLC (алмазоподобным углеродом), обработанные никасилом цилиндры и кольца с PVD-покрытием. Да что там цилиндро-поршневая группа – простейшая, казалось бы, прокладка головки блока превратилась в многослойный стальной пирог!

Двигатель оснащен с непосредственным впрыском, но без режима обеднения смеси, что не только повышает мощность, но и помогает снизить выбросы окислов азота. А залог достойной мощности – двойной турбонаддув с максимальным давлением 2,8 бар. Разумеется, приняты меры, чтобы моторчик не трясся. Балансировку обеспечивают два небольших противовеса, приводимые во вращение от коленчатого вала через пластиковые (меньше шум и масса) шестеренки.

Универсальный замок

Автомобили, если не считать Россию и некоторые развивающиеся страны, нынче расходятся неважно, а потому производители, вынужденные подчиняться все более ужесточающимся требованиям экологов, ищут экономию на том, что, как говорится, на скорость и выхлоп не влияет.

Одно из таких изделий – дверной замок, который, как оказалось, можно сделать универсальным для всех (ну, или почти всех) авто. Не бойтесь, об универсальных ключах к нему речь, к счастью, не идет. Просто ведущему изготовителю замков фирме «Кикерт» легче и, главное, дешевле выпускать всего несколько модификаций, зато миллионами.

Исследование рынка показало, что требуется всего-то около 40 разных замков примерно с двумя сотнями отличительных особенностей. И можно все их заменить… одним единственным Замком с большой буквы, построенным, правда, по модульному принципу. Это означает, что нужную модификацию (например, с электроприводом, доступом без ключа, доводчиком двери и т.д.) можно собрать из нескольких кубиков-модулей, входящих в платформу «Альфа» (Alpha = Advanced Latch Philosophy). Неплохая аббревиатура для первого изделия, не так ли?

Подобная унификация позволит фирме с 4500 работниками собирать более 15 миллионов замков в год хоть для европейских, хоть для американских, хоть для азиатских автомобилей. А если они не подойдут, например, к дверям «Роллс-Ройса», «Кикерт» не сильно этим огорчится!



«Одни для всех или все для одного» – таков девиз разработчиков этого универсального замка.

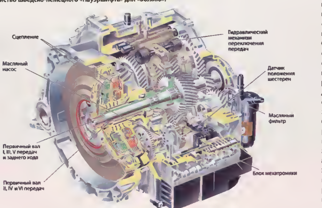
Не хватает слов!

Если не хватает слов, используют омонимы: например, словом «коса» можно обозначить несколько разных понятий. Но неужели «Вольво» и «Мерседес-Бенц» не смогли по-разному назвать такие разные коробки передач «Пауэршифт»?

Сначала заглянем внутрь последней новинки легковых «Вольво» C30, S40 и V50. Их 6-ступенчатый автомат «Пауэршифт» по принципу работы не что иное, как уже знакомый нам агрегат DSG «Фольксвагена». По сути, это две коробки в одной. В первой включаются нечетные и задний ход, во второй четные ступени. В итоге нет прерывания подачи крутящего момента на колеса, а расплачиваться приходится тем, что в ручном режиме можно переключаться лишь последовательно, не перескакивая через ступени. Зато, по утверждению фирмы, получено целых 11% экономии топлива по сравнению с обычным автоматом, да и рывков не ощущается вовсе. А что такое «Пауэршифт» «по-мерседесовски»? Последнее поколение этих коробок G211-12 имеет вдвое меньше сцеплений, но вдвое больше ступеней, чем вышеописанный шведский омоним. Хотя работает тоже автоматически. Да и как иначе, если из конструкции убраны синхронизаторы? Компьютер не ошибется и точно уравняет обороты шестеренок перед их зацеплением. Зато механика получилась гораздо проще, да и масса снизилась на 50 кг. Для экономии топлива – правда, всего на 1% – автоматика переводит коробку в «нейтраль» при движении накатом.

Совсем другое дело «Пауэршифт» для грузового «Актроса»: 1 – управляющие гидроцилиндры; 2 – тормоз; 3 – электрогидравлические клапаны; 4 – датчики; 5 – кнопки управления на рулевом колесе; 6 – контроллер; 7 – индикаторы комбинации приборов; 8 – резервуар.

Устройство шведско-немецкого «Пауэршифта» для «Вольво».



Анализируй это, анализируй то

Моторы становятся все более привередливыми к качеству масла, особенно когда речь идет об увеличении межсервисных интервалов до 20, 30 и более тысяч километров. Абы что в картер уже не зальешь, но… как уберечься не только от подделок, но и от, скажем, несовместимости старого и нового масел? Немецкая фирма «Фукс Петролюб» нашла оригинальный выход из положения: маркировку не канистр, а самих содержимого. Понятно, штрих-код на жидкость не нанесешь, но в нее можно добавить микрокопичества так называемых маркеров, наличие которых определит оптический сенсор, размещенный прямо в заливной горловине. Не вдаваясь в тонкости химии, скажем лишь, что в качестве добавок используются флуоресцирующие в лазерном луче вещества. Для проведения спектрального анализа их нужно совсем немного – концентрация составляет всего 10^{-6} моль/л, так что на качество самого масла они не влияют.

Интересно, что всего двумя маркерами удалось закодировать 20 сортов масла, а для маркировки двухсот их потребуется лишь четыре! При первой заводской заливке сенсор определяет, какое именно масло попало в мотор, и записывает его марку в память контроллера. При очередном обслуживании можно будет прямо от автомобиля получить рекомендации по совместимости, а сенсор проконтролирует правильность выбора. Более того, сейчас по мере старения масла компьютер точнее определит срок необходимой замены – ведь ему теперь известны исходная вязкость и класс масла! В случае недопустимого (для данного сорта) изменения параметров он не только предупредит водителя, но и не даст мотору развивать полную мощность и раскручиваться слишком сильно.

Такой спектроанализатор в очередной раз повысит стоимость автомобиля, зато позволит сэкономить на преждевременном капремонте. И кроме того, покупая авто на вторичном рынке, можно будет узнать, чем и как часто заправлял мотор прежний владелец.



Примерно так работает новый метод идентификации масла. Только измерение происходит не в струе, а внутри заливной горловины.

Пока все дома

Итальянцы любят свои автомобили и гордятся ими. Домашняя выставка – лучшее место для проявления этих чувств. Посетив автосалон в Болонье, на это обратил внимание Максим Сачков. Фото: Александр Батыру.



Выставка в Болонье хотя и стоит в официальном списке международных салонов, размахом и количеством ярких премьер не может поспорить с автомобильными шоу во Франкфурте, Женеве или Париже. Зато здесь чувствуешь, кто в доме хозяин. Добрую половину выставочных площадок заняли итальянские фирмы – производители недорогих автомобилей и шикарных суперкаров, тюнинговые и дизайнерские ателье. Вот красуются эксклюзивные «феррари» и «ламборгини», чуть поодаль на подиумах крутятся новинки от «Лянчи» и «Альфа-Ромео», а в соседнем павильоне на огромной лужайке разместился народный ФИАТ. Такое итальянское ассорти вряд ли увидишь за пределами страны. А потому давайте польстим хозяевам.



Мечта коллекционеров – одна из самых дорогих и малотиражных «Ламборгини», модель «Ревентон». Выпуск не превысит пары десятков машин, и цена переваливает за 1 млн. евро. Спорткар с оригинальным дизайном, со взмывающими вверх дверями и духе легендарного «Каунтача» построен на базе «Мурсьелаго LP640». 6,5-литровый 12-цилиндровый двигатель мощностью 650 л.с. разгоняет «Ревентон» до сотни за 3,4 с, максимальная скорость – 340 км/ч.

К 50-летию пятой победы Хуана-Мануэля Фанхио на «Мазерати» в чемпионате формулы 1 фирма подготовила несколько подарков, один из которых – модель «Кваттропорте» с приставкой Sport GT S. Внешне ее нетрудно отличить от базовой версии по черной решетке радиатора и оригинальным 20-дюймовым дискам, за которыми проглядывают более мощные тормоза, разработанные совместно с «Брембо». Как и на обычной «Кваттропорте», у этой 4,2-литровый 400-сильный двигатель и 6-ступенчатый автомат. А вот дорожный просвет уменьшили на 10 мм спереди и 25 мм сзади.

Тем, кому не дают покоя лавры Михаэля Шумахера, «Феррари» адресует самую мощную версию модели F430 – Scuderia. Форсированный на 20 л.с. 510-сильный двигатель всего за 3,6 с разгоняет до 100 км/ч похудевшую по сравнению с обычной F430 на 100 кг «Скудерию». Столь бешеному набору скорости способствует коробка передач F1-SuperFast2, отщелкивающая передачи всего за 60 мс. Удержать «жеребца» и узде помогут электронный дифференциал E-Diff и система стабилизации F1-Trac, а стреножить – тормозные механизмы с карбоно-керамическими дисками.

Автомобили марки «Пагани» собирают зевак даже больше, чем «ламборгини» и «феррари». Знакомьтесь: родстер «Зонда F». Съезжающая крыша, как и большая часть кузова, – из сверхлегкого карбона. Автомобиль космического дизайна (чего стоят четыре выпускные трубы, собранные посередине кормы в кольцо и подобно соплам ракеты) готов развить скорость 345 км/ч, пригодную для полетов. «В отрыв» итальянский болид выводит бензиновый двигатель объемом 7,3 л и мощностью 602 л.с., который для «Пагани» поставляет фирма AMG.

Плод совместной работы фирмы «Лянча» и дизайнерского центра «Момо-Дизайн» – модель «Ипсилон Спорт». Из ряда серийных тюнинговый автомобиль выделяют эксклюзивные расцветки (в частности, крышу, заднюю дверь и зеркала окрашивают в серый матовый цвет) и оригинальные легкосплавные диски. Спортивный характер подчеркивают заниженная подвеска и цепкие сиденья с кожей и алькантарой. На выбор два двигателя – 1,3-литровый дизель мощностью 105 л.с. и бензиновый 95-сильный мотор объемом 1,4 л.

Утомленные скандалами

Старт чемпионата мира на носу. Похоже, все хотят одного: чтобы главное гоночное первенство планеты прошло без потрясений и долгих разбирательств. Надеется на это и Максим Вольнов.



Грозный Льюис Хамильтон, ниспровергатель авторитетов, также показал себя в год дебюта поставщиком грандиозных скандалов.



Продолжится ли идиллия в «Феррари»? Зависит от того, устраивает ли Фелипе Массу (справа на фото) путь, по которому прошел земляк – Рубенс Баррикелло.

Новый сезон команды начинают в прежнем количестве. Обещанная двенадцатая «конюшня», увы, не сложилась. Выиграв год назад тендер на занятие вакантного места, Дэвид Ричардс (в его активе – несколько лет управления командой BAR F1) рассчитывал, что разрешат покупку клиентских шасси. Его команда «Продрайв» по идее стала бы клиентом «Мак-Ларена». Однако ожидаемую поправку в регламент формулы 1 не внесли, а строить собственное шасси Ричардс, как оказалось, не готов. И отложил дебют гоночного коллектива еще на год.

Новичок в стартовом списке все же присутствует, хотя и весьма условный. Команда «Джордан» некогда стала «Мидландом», «Мидланд» вскоре стал «Спайкером», «Спайкер», в свою очередь, поменял владельца и название. Теперь это «Форс Индия» (Force India). Базируется в Англии на той самой технической базе, которую создал Эдди Джордан. Новый хозяин – 52-летний индийский миллиардер Виджай Маллия. Высокие достижения у дебютанта – в далекой перспективе.

Грандиозные скандалы, которыми запомнился сезон-2007, похоже, всем надоели, даже прессе. Судилище над «Мак-Лареном» продолжалось ползимы – решали, можно ли столь сильно провинившейся команде выступать вообще. Но резонанса уже не возникло: и публика, и сама формула 1 устали от потрясений и нервной атмосферы. Всем хочется просто красивой борьбы! В одном из интервью президент ФИА Макс Мосли говорил: «Хорошо бы скандалы «заморозить» так же, как создание новых двигателей. Но, увы, они нам не подчиняются. А когда скандалов слишком много, это идет во вред спорту».

Команды сделали все возможное, чтобы не повторить ошибок. «Мак-Ларен» охотно отпустил Фернандо Алонсо в «Рено». Насколько сговорчив новый напарник испанца? У Нельсиньо Пике немало схожего с «возмутителем спокойствия» Льюисом Хамильтоном. Бразильца также много лет «вели» менеджеры с четкой целью довести до формулы 1, он тоже очень быстрый пилот, это тоже его дебютный сезон, и тоже с Фернандо в качестве партнера! С той разницей, что у Хамильтона отец – не трехкратный чемпион мира. Впрочем, и «Рено» – не «Мак-Ларен». Во всех командах Флавио Бриаторе было строгое деление на первого-второго без всяких намеков на демократию.

Думается, противостояние Алонсо и Хамильтона не закончено. И то, что они теперь в разных лагерях, отнюдь не способствует установлению взаимной симпатии. Это – одна из главных интриг чемпионата-2008, хотя оба заверяют, что не питают неприязни друг к другу.

Удивительно, но все 11 команд полностью определились с составами уже в январе! Трудно припомнить такое единство, всегда кто-то тянул до марта.

Одна из самых интересных пар сезона - в «Торо Россо»: 20-летний вундеркинд Себастьян Феттель и опытный Себастьен Бурдэ. Француз в 2002-м был чемпионом формулы 3000, но формула 1 тогда его не оценила. Отправился в США и вот вернулся – в статусе четырехкратного победителя серии ChampCar. А главная новация календаря чемпионата мира, конечно же, гонка в Сингапуре – ее планируют провести ночью при искусственном освещении. Посмотрим?

КАЛЕНДАРЬ

16 марта	**Гран-при Австралии,** Мельбурн
23 марта	**Гран-при Малайзии,** Куала-Лумпур
6 апреля	**Гран-при Бахрейна,** Сахир
27 апреля	**Гран-при Испании,** Барселона
11 мая	**Гран-при Турции,** Стамбул
25 мая	**Гран-при Монако,** Монте-Карло
8 июня	**Гран-при Канады,** Монреаль
22 июня	**Гран-при Франции,** Маньи-Кур
6 июля	**Гран-При Великобритании,** Сильверстоун
20 июля	**Гран-при Германии,** Хоккенхайм
3 августа	**Гран-при Венгрии,** Будапешт
24 августа	**Гран-при Европы,** Валенсия
7 сентября	**Гран-при Бельгии,** Спа-Франкоршам
14 сентября	**Гран-при Италии,** Монца
28 сентября	**Гран-при Сингапура**
12 октября	**Гран-при Японии,** Фудзи
19 октября	**Гран-при Китая,** Шанхай
2 ноября	**Гран-при Бразилии,** Сан-Паулу

КОМАНДЫ И ПИЛОТЫ

«Феррари»: Кими Райкконен (Финляндия), **Фелипе Масса** (Бразилия)

«БМВ Заубер»: Ник Хайдфельд (Германия), **Роберт Кубица** (Польша)

«Рено»: Фернандо Алонсо (Испания), **Нельсиньо Пике** (Бразилия)

«Вильямс»: Нико Росберг (Германия), **Казуки Накадзима** (Япония)

«Ред Булл»: Дэвид Култард (Великобритания), **Марк Уэббер** (Австралия)

«Тойота»: Ярно Трулли (Италия), **Тимо Глок** (Германия)

«Торо Россо»: Себастьен Бурдэ (Франция), **Себастьян Феттель** (Германия)

«Хонда»: Джейсон Баттон (Великобритания), **Рубенс Баррикелло** (Бразилия)

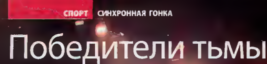
«Супер Агури»: Такума Сато (Япония), **Энтони Дэвидсон** (Великобритания)

«Форс Индия»: Адриан Сутил (Германия), **Джанкарло Физикелла** (Италия)

«Мак-Ларен Мерседес»: Льюис Хамильтон (Великобритания), **Хейкки Ковалайнен** (Финляндия)

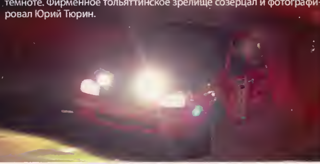


К испытаниям новых шасси все ведущие команды приступили почти одновременно – в январе. [illegible]



Победители тьмы

Заголовок больше подходит боевику, а не рассказу о гонке. Но Рождество-то наступает именно ночью – значит, и стартовать надо в темноте. Фирменное тольяттинское зрелище созерцал и фотографировал Юрий Тюрин.



ВСЕ ПОБЕДИТЕЛИ «РОЖДЕСТВЕНСКОЙ ГОНКИ»

1996 Сергей Алясов (Тольятти, ВАЗ-21083)
1997 Александр Забродин (Тольятти, ВАЗ-21083)
1998 Александр Артеменко (Тольятти, ВАЗ-21107)
1999 Виктор Школьный (Тольятти, ВАЗ-21107)
2000 Виктор Школьный (Тольятти, ВАЗ-21107)
2001 Александр Никоненко (Тольятти, ВАЗ-2112-37)
2002 Ренас Мухаметзянов (Ижевск, ВАЗ-2112-37)
2003 Алексей Иванов (Тольятти, ВАЗ-21083)
2004 Александр Никоненко (Тольятти, ВАЗ-21124)
2005 Михаил Иляков (Тольятти, ВАЗ-21123)
2006 Александр Никоненко (Тольятти, ВАЗ-11193-37)
2007 Кирилл Ладыгин (Екатеринбург, ВАЗ-11193-37)
2008 Александр Сотников (Курск, «Ситроен-Саксо»)

Тринадцатая «Рождественская» синхронная гонка стала для вазовского автоспорта не самой козырной. Видимо, слишком много новаций учредили организаторы из подразделения Lada Sport. Поменялась трасса, время (главные старты прошли в потемках, при искусственном освещении), а машины допускали не только вазовские.

Получив какие-то выгоды от перемен, устроители что-то и потеряли. Последние годы завод предоставлял одинаковые машины – сначала ВАЗ-21123, потом «калины», и приглашал лучших пилотов из разных дисциплин автоспорта. Нынешняя стала гонкой многих марок – спортсмены стартовали на своих автомобилях трековой группы N-1600. Двенадцать лет состязались на интересной, закрученной трассе заводского полигона в лучшем случае езды от города. Ныне – на кроссовом автодроме КВЦ в черте Тольятти. Как ни странно, на полигоне в Сосновке болельщиков собиралось больше, в любые холода.

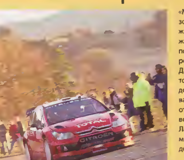
Принцип состязаний сохранился: парные заезды по параллельным дорожкам. Однако простая конфигурация опять же сыграла на руку обладателям иномарок. «Калины» лидировали на стадии предварительных заездов, когда участникам разрешалось ставить шины по своему выбору. Но в финальной части все машины обули в одинаковые «Блэк Рокет», и «ситроены» убедительно взяли верх. Раллийный чемпион, ижевчанин Ирек Даутов, прежде в таких гонках не участвовавший, разгромил соперников, выиграв восемь заездов из восьми! А компанию ему в очной дуэли за первое место составил «кольцевой» чемпион Александр Сотников. Курянин проиграл до этого лишь однажды – самому Даутову. Однако в двух решающих заездах Сотников был сильнее, и призовая «Приора» досталась ему. Лучший из тольяттинцев Михаил Иляков стал только третьим. Да и тот уже полгода – пилот московской команды. □

Второй год подряд «Рождественскую» выигрывает не раллист и не кроссмен, а кольцевик – на сей раз Александр Сотников.

«Калина», в недавнем прошлом единый для всех боевой снаряд, сражение иномаркам проиграла. Досадно – иномарки-то не первой свежести.



Лоэб непревзойденный



Все асфальтовые этапы чемпионата мира, похоже, опять выиграет «Ситроен» – как и в прошлом году, когда Себастьен Лоэб одержал пять побед из пяти. Такой прогноз основан на результатах ралли «Монте-Карло», открывшего новый сезон. Уже после двух спецучастков экипажи «Двойного шеврона» опережали ближайшего преследователя больше чем на полминуты! В дальнейшем разрыв лишь рос. Дело шло к уверенному дублю, но Данизля Сордо остановила поломка мотора. Это позволило лучшему из «фордовцев» Микко Хирвонену финишировать вторым – с пугающим отставанием от Лоэба. Его партнер, новобранец заводской команды «Форда» Яри-Матти Латвала еще в начале гонки потерял пять минут из-за прокола шины и в итоге не добрался до финиша.

Официальный дебют в зачете WRC команды «Сузуки» принес вполне ожидаемые результаты. Пер-Туннар Андерссон (прошлогодний чемпион в 1600-кубовом зачете) получил очко за восьмое место во многом благодаря сходам тех, кто шел впереди него.

Три овальных фронта

На разных трассах в разные сроки стартовали все официальные трековые турниры страны. Пятиэтапный Кубок России в классе А-1600 начался в Омске – там отличился единственный гость из столицы Алексей басов. бойцы Кубка Lada открыли счет победам в подмосковном Раменском. Сенсацию здесь сотворил Андрей Радошнов из Оренбурга, одолев опытных пилотов из Тольятти – в том числе былых победителей Кубка Василия Мезенцева и Алексея Иванова. Причем их же оружием – ВАЗ-21124 в трековой версии. Наконец, первый этап чемпионата страны в зачете N-1600, прошедший близ Казани, добавил изрядной свежести в давнишнюю интригу. АВТОВАЗ в кои-то веки официально выставил команду, и «калины» вывезли на подиум своих пилотов – Кирилла Ладыгина и Дмитрия Брагина. большая неожиданность для тех, кто полагал, что балом безраздельно будут править иномарки! Хотя победителем этапа стал все же Алексей Дудукало за рулем «Форда-Фиесты» – эта машина на треке дебютировала.



КАЛЕНДАРЬ

Ралли	
29 февраля – 1 марта,	«Ладога», Лахденпохья Карелия
7–8 марта	Кубок России, «Светогорск», Ленинградская обл
5–6 апреля	Кубок России, «Сочи», Краснодарский край
Трековые гонки	
1–2 марта	Кубок России (А-1600), Раменское
1–2 марта	Кубок России (Lada), Самара
1–2 марта	чемпионат Татарстана (А-1600), Нижнекамск
8–9 марта	чемпионат Татарстана (А-1600), Нурлат
Кросс	
1–2 марта	Кубок России (легковые), Иркутск
16 марта	Кубок России (легковые), Улан Удэ
29–30 марта	традиционная гонка (легковые), Чита
Ледовые гонки	
11 марта	традиционная гонка, Архангельск
29–30 марта	традиционная гонка, Красноярск

РЕЗУЛЬТАТЫ. ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

1-й этап, ралли Монте-Карло	
1. С. Лоэб (Франция «Ситроен-С2»)	3:39.17
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	2.34
3. К. Эткинсон (Австралия «Субару-Импреза»)	2.58
4. Ф. Дюваль (Бельгия, «Форд Фокус»)	2.59
5. П. Сольберг (Норвегия «Субару-Импреза»)	4.40
6. Дж. Галли (Италия «Форд-Фокус»)	8.46
7. Ж.-М. Куок (Франция «Пежо-307»)	10.24
8. П.-Г. Андерссон (Швеция «Сузуки-SX4»)	11.19

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

1-й этап, ралли «Ермак»	
1. Е. Новиков (Москва «Субару-Импреза»)	1:23.09
2. Е. Вертунов (Москва, «Субару-Импреза»)	0.43
3. А. Жигунов (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	1.11
4. В. Прохоров (Москва «Мицубиси Лансер»)	1.49
5. Б. Зимин (Москва «Мицубиси-Лансер»)	3.39
6. А. Гаврилов (Вольск, «Субару Импреза»)	4.46

Вместо Африки – Америка?

«Дакар» отменен – эта весть поразила всех, кто с трепетом ожидал грандиозного марафона. Увы, в неспокойной Мавритании активизировались террористы, и правительство Франции настоятельно рекомендовало организаторам ралли-рейда не рисковать жизнью экипажей. Но как жить дальше – тем, кто мечтал стартовать, и тем, кто жаждал смотреть?

Вернувшаяся из Лиссабона домой команда «КамАЗ-Мастер» пообщалась с прессой «Отмена гонки под давлением обстоятельств – поступок ответственных и мужественных людей, пошедших на огромные убытки ради безопасности участников, – признал руководитель команды Семен Якубов. – Хотя для спортсменов это был настоящий шок».

Будущее «Дакара» пока туманно. Прозвучала версия, что вместо африканской гонки в 2009-м проведут азиатскую – по маршруту Санкт-Петербург–Пекин. Но более вероятен, как считает Якубов, южноамериканский вариант: старт в Аргентине, финиш в Чили. Интересно, как будет называться новая гонка?





Верхушка айсберга

Темнота и тишина. Через несколько секунд в сполохах света на сцене появляется эффектный болид формулы 1 «Рено R28». Рядом с ним – руководители компании и гоночной команды формулы 1, а в просторном зале – журналисты со всего мира. В их числе Вадим Никишев. Фото автора и «Рено».

Когда президента «Рено» Карлоса Гона спросили о перспективах команды в 2008 году, он сослался на Флавио Бриаторе. По словам шефа команды, «минувший год оказался провальным». Если учесть, что команда заняла третье место в Кубке конструкторов, вывод напрашивается один: «Рено» метит в лидеры. Этому должны способствовать и новая машина, и состав команды. Вернувшийся в распростертые объятия блудный сын Фернандо Алонсо и полный амбиций Нельсон Пике готовы бороться за победу. «Конечно, наши конкуренты зимой не сидели сложа руки, и нам придется побороться. Сделаем все, что в наших силах», – уверяет Нельсиньо. Испанец вторит: «Я не знал своего напарника до того, как вернулся в команду. Отношения складываются хорошие, ведь мы преследуем одну цель – сделать команду конкурентоспособной».

Победа в Больших призах вовсе не самоцель. Это одна из основ успешного маркетинга – за минувший год продажи французской компании за пределами Западной Европы выросли на 16,5%. Но формула 1 лишь верхняя часть айсберга под названием «Рено Спорт». Трудно назвать марку, которая была бы столь же

активна во всех гоночных дисциплинах. Тому есть две причины. Во-первых, для формулы 1 нужно готовить кадры, а этому как нельзя лучше способствуют серии младших формул. Карьеру можно начинать в двухлитровом национальном классе формулы «Рено», а с ростом мастерства продолжить на таких же машинах, но уже в соревнованиях международного статуса. Мировой серии формулы «Ре-



Нельсон Пике готов ездить на любых машинах: сразу после тестов на «Рено R28» выступал за рулем «Логана» на Московском ипподроме.

Кубок Франции «Рено Клио». Кольцевой монокласс – жаркие баталии на относительно недорогих, почти одинаковых в техническом плане автомобилях.

«Выплывают расписные...» Презентация болида формулы 1 2008 г. – R28 – самая помпезная акция «Рено», но не ради нее одной работает спортивное подразделение фирмы.



но 2.0» от роду восемь лет, и именно она стала важной ступенькой для всем известных Кими Райконена и Фелипе Массы. Достойные кадры вырастила, не правда ли?

Набрался опыта в борьбе с пилотами такого уровня – добро пожаловать в интернациональную формулу «Рено 3.5» (ее же называют V6). Чемпионат сравнительно молодой, но успел дать формуле 1 Роберта Кубицу и Себастьяна Феттеля. Тоже, согласитесь, удачный выпуск.

Есть, впрочем, и вторая причина столь массового наступления на всех спортивных фронтах. Любая формула является венцом инженерной мысли, торжеством высоких технологий. Очень немногое из этого мира применимо в серийном автомобилестроении. А вот кузовные классы – совсем иное дело. Любой владелец, например, «Рено Клио», глядя на спортивные машины, с гордостью воскликнет: «Да у меня такой же!» И если у него в гараже стоит не простой «Клио», а с шильдиком Renault Sport, он будет недалек от истины. «Клио RS» существует в двух ипостасях – для кольцевых и раллийных гонок. В «Меган Трофи» соревнуются совершенно другие машины, по концепции напоминающие болиды DTM: пространственная рама, 330-сильный мотор в базе и секвентальная коробка передач а-ля формула 1. Но все равно внешнее сходство с серийной моделью очевидно!

А самый доступный способ войти в мир «Рено Спорт» – участие в «Кубке «Логан». Причем есть выбор: в кольце или ралли. Бюджетный монокласс уже поль-

В младшем формульном классе «Рено 2.0» проводятся многоэтапный Кубок Европы и многие национальные чемпионаты.



Мировая серия формулы «Рено 3.5»: без малого тридцать участников представляют два десятка стран. В этой серии выступает наш соотечественник Михаил Алешин.

Кубок Европы «Меган Трофи» – высшая ступень для пилотов, выступающих на легковых автомобилях «Рено».







Разработка «Рено Спорт» для ралли – «Клио R3». В Европе такой гоночный автомобиль с двигателем 1600 см^3 стоит 49 600 евро.

зуется заслуженной популярностью в Европе, в ближайших планах наступление на Азию, Америку и даже Зеленый континент.

В России «Логан» тоже прижился на раллийных трассах, но «Рено» этим не ограничилась. У фирмы вообще серьезные планы по развитию и поддержке спорта в России. Участие «логанов» и Нельсона Пике в февральской «Гонке звезд «За рулем» – тому подтверждение. Кстати, официальным пейс-каром на ней выступил «Рено-Клио RS» (подробный отчет о гонке – в следующем номере). Российский Гран-при формулы 1, конечно, – дело далекой перспективы, но уже сегодня кусочек айсберга – в нашем распоряжении.

А это один из самых доступных гоночных автомобилей в мире. Используя фирменный комплект Logan Cup, исходный седан можно переоборудовать в раллийный либо в кольцевой.



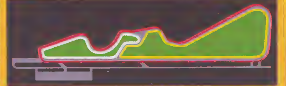
Что дозволено Юпитеру

Описывать школы водительского мастерства – дело неблагодарное. Прочитать об упражнениях и самостоятельно ими заниматься бесполезно: много ли гениальных музыкантов подарили миру «самоучители игры на семиструнной гитаре»? Для чего Вадим Никишев рассказывает о курсах Quattro, станет ясно из текста. Фото автора и «Ауди».



ПРОФЕССИОНАЛЬНО ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ

Таков слоган новой кольцевой трассы «Красное кольцо», расположенной в 10 км от Красноярска. «Абсолютная Драг-битва» оказалась настолько популярной, что организаторы решились на строительство специального трека со всей инфраструктурой: парковками, трибунами, пит-лайном... Для заездов на 402 м используется прямолинейный участок трассы, а конфигурация позволяет проводить на нем обычные кольцевые гонки. Длина главного кольца – 1985 м (против 3275 у автодрома «Москва» в Мячково), ширина от 12 до 16 метров (у АДМ – 9–12 м). Конфигурация трассы такова, что при сходе с асфальтового полотна в любом из поворотов вероятность опрокинуться минимальна. На самых сложных виражах оборудованы ретардеры и песчаные ловушки. В зависимости от кольца (главное, среднее или малое) и квалификации участников заезда на трассе одновременно могут находиться от 10 до 20 машин. Этот проект соответствует требованиям Международной автомобильной федерации, а после посещения «Красного кольца» представителями РАФ в этом году на ней проведут официальные состязания в классах «Кубок Лады» и Kalina Cup – пока как зональное первенство, не входящее в основные кубковые соревнования.



Фирменная школа управления полноприводными моделями «Ауди» появилась в России в 2001 году. За это время разработаны методики обучения клиентов, которые частично используют опыт зарубежных школ, а частично «заточены» под местные условия. Есть программы для вседорожников и для полноприводных седанов, «асфальтовые» (тренировки проводятся на мощных S4, S6 и S8) и для скользких покрытий. Первой из таких стала школа в Карелии, затем на Урале появилось еще одно отделение, а сейчас полный привод завоевывает Сибирь.

«А» И ДАЛЕЕ ПО АЛФАВИТУ

Что сегодня знает о Красноярске среднестатистический автолюбитель из западной части России? Там есть электростанция, изображение которой известно любому, кто хоть раз держал в руках десятирублевую банкноту. Там суровые зимы, а летом воздух разогревается от напряжения участников и зрителей «Абсолютной Драг-битвы» – самой яркой в стране гонки на четверть мили. В минувшем году специально для нее построили кольцевую трассу с 850-метровым «прямиком», где и состоялись первые занятия сибирского

КОМУ ПОДОЙДЕТ ДИЗЕЛЬ?

Любому! Сибирская программа школы Quattro доказала это как нельзя лучше. во-первых, на 6–7 часов интенсивных упражнений уходило чуть больше половины бака. Во-вторых, несмотря на недавние морозы ниже 40 градусов, автомобили с утра заводились – естественно, на зимнем дизтопливе. И наконец, потенциал Ауди А6 3,0 TDI Quattro в 240 л.с. и 500 Н·м позволяет ездить быстро, а на «суперширпе» – очень быстро. Евгений Васин, временно переквалифицировавшись в гоночного таксиста, катал желающих по проложенному рядом с трассой «допу» – стрелка спидометра монтально уходила к отметке 150 км/ч.



По словам менеджера по связям с общественностью Вагифа Бикулова, на российском рынке лучше всего продаются дизельные вседорожники «Ауди» – примерно треть от всего объема. Покупатели легковых седанов пока проявляют меньше интереса, но, воочию убедившись в способностях дизеля на курсах Quattro, наверняка оценят его достоинства.

отделения контраварийной школы. Причем машины были тоже необычными – не бензиновые А4, а дизельные А6 с автоматической трансмиссией.

Начинаются занятия с напоминания о правильной посадке. Уж сколько лет твердили миру… Ан нет – все равно находятся те, кто продолжает делить положение за рулем на «городское» и «междугороднее». Напомнив единственно правильный вариант, шеф-инструктор школы Quattro, раллист Евгений Васин объясняет основы безопасного управления. Например, замедление используют для того, чтобы загрузить переднюю ось: перед поворотом достаточно сбросить газ, и присевший автомобиль четче отреагирует на импульс, заданный рулем. Крутить баранку на большие углы – грубая ошибка: вставшие плугом передние колеса не позволят автомобилю повернуть на высокой скорости, поэтому первоначальное движение должно быть минимальным, и только потом можно доворнуть руль. После ряда упражнений на змейке и имитации переставки учат использовать боковую загрузку: после прохождения поворота автомобиль, кренившийся на внешнюю сторону, возвращается в горизонтальное положение – он не застывает в нем, а движется подобно маятнику. Это можно использовать, чтобы переложить машину из одного скольжения в другое, практически не работая рулем. Влево-вправо, влево-вправо… В какой-то момент растущую амплитуду нужно остановить, потому объясняют, как быстро стабилизировать машину.

Мне доводилось проходить аналогичные курсы, стоять на подиумах любительских соревнований. Поэтому построение упражнений по принципу «от простого к сложному» стало очевидно сразу: нас готовили к заездам на покрытой льдом и снегом трассе с разнообразными поворотами. Этому посвятили целый день. Сначала изучали конфигурацию и учились ездить по правильной траектории, обозначенной воротами из конусов: широкий заход с прицелом на вершину поворота, роспуск автомобиля наружу… А в другом месте лучше остаться внутри, ведь за крутым правым последует еще более крутой левый. И по рации постоянно напоминают: лучше оттормозиться на входе, зато пораньше открыть газ на выходе.

КОРОВА НА ЛЬДУ

Все это, конечно, здорово. И собственный опыт позволяет, сидя справа от коллеги, указывать ему на ошибки. Только стоит самому сесть за руль, как начинаешь «мазать», и тут уже думаешь не о траектории, а о том, как удержать машину от вылета на бруствер. В чем проблема? Да в том, что сложившиеся навыки вождения моноприводных автомобилей не всегда применимы к полному приводу. «Вы же сами говорите: в какой-то момент эта «Ауди» ведет себя как задне-, в другой – как переднеприводная машина. Вот и используйте нужные контрмеры», – пожимает плечами Евгений Васин. Да я бы рад, только не научился еще чувствовать эту грань. Начинаешь бороться со сносом передних ведущих колес, и вдруг, почувствовав неопытность водителя, седан вмиг становится «классическим». Где уж тут строить траектории!

Это недостаток короткой программы и поточного метода. Хорошо бы на размеченной конусами площадке научить чувствовать полный привод, довести до автоматизма навыки управления им, а не делить их на передне- и заднеприводные.

Еще здорово, если после этого каждый «повисит на хвосте» шеф-инструктора, который в ровном темпе покажет особенности прохождения трассы. А справа от вас в это время будет сидеть другой инструктор, следя за вашими движениями и указывая на промахи. Вот тогда ваш уровень после получения сертификата станет действительно высоким.

Нельзя сказать, что в школе Quattro я ничему не научился. Самое ценное – убедился, что короткие контраварийные курсы не подарят вам власть над машиной. Для владельцев мощных «Ауди-Кваттро» это особенно важно, ведь на ровной заснеженной дороге полный привод обеспечивает отличную разгонную динамику, не влияя на динамику тормозную и озадачивая новичка в поворотах. Именно такое понимание, плюс стремление совершенствовать водительское мастерство должны остаться после посещения школы. □



Двигательная активность

На очередной Московской международной выставке «Спорт Мотор Тюнинг» подвели итоги минувшего года, поделились планами на следующий. Были ли успехи выдающимися – размышляют Вадим Никишев и Константин Васильев. Фото: Георгий Садков.

ВПЕРЕД ИЛИ НАЗАД

Приветствие Российской автомобильной федерации участникам выставки гласит: «Российский автоспорт живет и активно движется вперед». Что живет и движется – нет сомнений. Но действительно ли вперед? Например, чемпионов заметно поубавилось. В самой престижной дисциплине автоспорта – «кольце» – чемпионат России в 2007 году не состоялся. Медленно, но верно приходит в упадок кросс, в котором когда-то мы были действительно сильны. После долгих разбирательств победителей чемпионата России по зимним трековым гонкам назвали в начале лета, а ведь ледовые баталии закончились еще в феврале! Стоит ли на этом фоне удивляться тому, что многочисленные выезды наших спортсменов за рубеж весомых результатов не принесли. Приятное исключение – «серебро» команды «КАМАЗ-Мастер» на «Дакаре». В общем, итоги минувшего спортивного года трудно назвать выдающимися. Узнаем о перспективах



В планах команды «Мегафон-Моторспорт» на новый сезон – участие в формуле-1600, двух-трех классах кузовного чемпионата и трековых гонках.



Кит-кар класса S1600 уже строили, но длина Lada-112 выходила за рамки техтребований. «Калина» в них умещается.

После ряда хаотичных попыток ВАЗа заявиться в мировой автоспорт – то с прототипом для марафонов, то с раллийным хэтчбеком VK2000, то с макетом «десятки» для WTCC – наконец появилась определенность. ВАЗ будет сотрудничать с частной командой «Русские медведи», стартующей на этапах мирового туринга. В этом сезоне «медведи» пересядут с БМВ на «лады», завод будет им помогать. Хороший ход: спортсмены не останутся без поддержки, а бренд Lada засветится в интернациональном первенстве. Быстрых успехов ждать не приходится, но АВТОВАЗ, даже финишируя на последнем месте, лица не потеряет: команда-то частная!

ЧТО ВПЕРЕДИ

Официальных пресс-конференций на выставке было две (неужто в них весь наш автоспорт?). Отчет команды «КАМАЗ-Мастер», покорившей в 2007-м пески «Дакара», достойный, за этих парней не стыдно. ВАЗ похвастаться прошедшим сезоном не мог: ни машин, ни ярких побед. А планы на будущее выглядели бодро: прежде всего, возродить национальную гоночную серию НГС Lada. Для класса спортпрототипов подготовлена модернизированная версия «Революции». «Калина» целым моноклассом вернется на кольцо, но продолжит участие и в «легком» туринге. Эта же модификация, только в соответствующем исполнении, будет биться с соперниками по классу N2 на раллийных допах.



Вот шоу-кар на базе американского спорткара…

…а вот – на базе ВАЗ-2107. У российских фанатов тюнинга оба вызывают искренний интерес.

А в Самарской области АВТОВАЗ и другие инвесторы обсуждают условия строительства полноценной гоночной трассы в районе поселка Курумоч. Почему не привязаться к полигону ВАЗа в Сосновке? Во-первых, полигон уже не собственность завода, а во-вторых, новое место недалеко от всех транспортных путей: сухопутного, авиационного, железнодорожного и водного. И строить легче, и добираться просто.

Для юных пилотов своя программа. Они снова смогут попробовать свои силы в Kalina Cup, а в целом цепочка, по мнению руководства, выглядит так: Lada Karting, Kalina Cup и Lada Revolution. Большего структура заводского автоспорта пока предоставить не может.

Надеемся на удачную реализацию соглашения о партнерстве между АВТОВАЗом и «Рено-Ниссан». Возможно, молодым пилотам из Lada Sport откроется дорога в престижные гоночные серии «Рено».

Как привлечь внимание к тюнинг-ателье? Правильно, с помощью автоспорта и красивых девушек!



Заморский гость внес разнообразие в череду неглубокого стайлинга.



В таком исполнении «Логан» выглядит гораздо солиднее.

«Волга» ГАЗ-21 еще долго будет привлекать строителей «кастомов».

КАК ИЗМЕРИТЬ ТЮНИНГ

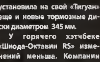
Спортивные достижения выражаются в лошадиных силах форсированных моторов и секундах результативных заездов. Тюнеры меряются разве что киловаттами установленной акустики, но как оценить оригинальность художественной задумки шоу-кара? Быть может, шириной открытых от удивления ртов зрителей или количеством сделанных фотоснимков?

Такие имена, как Sparco, JBT, PROSPORT, Hella и тому подобные, сегодня на слуху даже у несведущих в автомобильном мире людей. Слишком уж много развелось официальных дистрибьюторов. Известными брендами щеголяли на выставке повсюду. Еще бы: завоевать репутацию за счет раскрученного поставщика комплектующих проще всего. Но настоящего успеха добиваются лишь те тюнинг-ателье, которые не просто привозят и продают заморский продукт, а сами строят автомобили, будь то демо-кары или спортивные болиды. Во втором случае помогает сотрудничество с гоночной командой, на плечах которой тесты, доводка и испытания в боевых условиях. Такого девиза придерживается, к примеру, «Спорт-Гараж» – организатор кузовной гоночной серии RTCC. Используя потенциал собственного техцентра, настройку тюнингового железа производит и компания «Ковальчук Мотор Спорт».

Эстетическая составляющая выставки привлекала не ревом «прямотоков», а блеском новых аэрокитов и невиданными мотивами аэрографии. Отдельного отчета требуют стенды дизайн-студии «АС Концепт» (известной ранее под именем Zestline) и компании Sweet Cars. Их четко направленная специализация удачно дополняет друг друга: легкий стайлинг бюджетных иномарок и глубокий тюнинг породистых машин. «АС Концепт» показал обвес для «Рено-Логан» и «Клио», коллеги из Sweet Cars шокировали кастом-карами – дрэгстер «Камаро» и дерзкая реплика на базе классического американского пикапа.

Ниша слишком широка, чтобы новые игроки могли составить конкуренцию таким ветеранам, как компания AutoLion, которая занимается реставрацией олдтаймеров и производством знаменитых реплик ГАЗ-21. Тенденция такова, что спортивный тюнинг становится все более комплексным, а имиджевый стайлинг – индивидуальным. Вот только масштабы наступления уж слишком скромные.





Теплее? Горячо!

Фирма «Абт Спортслайн», как известно, специализируется на тюнинге моделей концерна «Фольксваген», причем дорабатывает как стандартные, так и уже «заряженные» машины. Пример тому – новый «Тигуан» и уже известная «Шкода-Октавия RS».

Дизайнеры из Кемптена придумали для «Тигуана» оригинальный обвес, отдельные компоненты которого создают цельный динамичный образ. Передний спойлер и решетка добавили агрессии, расширители колесных арок сделали кузов заметно более «мускулистым», а пороги – подтянули «талию». Завершают облик антикрыло и задний бампер, из-под которого выглядывают два дупе глушители. Последний, кстати, настроен так, чтобы убедить последних скептиков: даже дизельный двигатель может звучать по-спортивному, особенно если его отдача составляет 200 л.с. с 2 л объема! Не забыты и приверженцы бензиновых моторов: такую же мощность вместо стандартных 150 л.с. развивает теперь модификации 1,4TSI. В подвеске же поселились более жесткие пружины и настраиваемые амортизаторы, а гоночная команда Abt установила на свой «Тигуан» еще и новые тормозные диски диаметром 345 мм.

У горячего хэтчбеке «Шкода-Октавия RS» изменений меньше. Компании утверждает, что обычный чип-тюнинг добавляет к табуну из 200 «лошадей» упряжку еще в 40, а турбокит с интеркулером обеспечивает потенциал в 270 л.с. Максимальная скорость увеличилась ненамного – до 251 км/ч, зато модернизированная коробка передач позволяет снизить расход топлива. Это уравновешивает потери, связанные с установкой шин размерностью 225/35R19 не фирменных дисках.





Бизнес или тюнинг

В линейке колес от производителя со звучным именем «барракуда» пополнение: новая модель обозначается Voltec T6 и является вариацией на тему дисков с Y-образными спицами. Обработанная особым образом поверхность имеет два цветовых варианта: серебристый либо черный с полированным ободом.

Хотя конструктивно колеса цельные, выглядят они как составные. Элементы, имитирующие головки болтов, на выбор отделываются под титан, золото или хром. По мнению производителя, такой шик привлечет обладателей престижных автомобилей и поклонников тюнинга. Последнее – более вероятно, о чем говорит и список типоразмеров: на 17,18 и 19 дюймов.

Шустрый «умник»

«Смарт Фоту» и в базовом исполнении претендует на титул культового автомобиля. А благодаря ателье «Лоринзер» владелец этого малыша не только с легкостью отыщет место для парковки, но и выиграет светофорные гонки. Тюнеры подняли мощность трехцилиндрового турбодвигателя до 104 л. с. (прибавка составила 20 сил), благодаря скромному весу (всего 800 кг) компактный автомобильчик разгоняется до сотни быстрее, чем за десять секунд, и развивает до 180 км/ч.

Владельцы модификаций с моторами мощностью 61 и 71 л.с. также смогут «подкачать силенок» – на 10 и 6 л. с., соответственно. Чтобы выделить заряженный «Смарт» на дороге, специалисты «Лоринзер» снабдили его увесистым передним бампером и увеличили арки колес. Теперь в задних размещаются легкосплавные колеса с шинами 245/35 R17, а спереди 215/40 R17.





Импровизация на тему М

Все БМВ, вышедшие из подразделения «Моторшпорт», отличают литера М и выдающиеся ходовые качества. С петербургскими поклонниками марки и их заточенными аппаратами знакомился Вадим Никишев. Фото: Александр Батыру.

Перед нами три М3 – не похожих друг на друга. Разных поколений и кузовов и, главное, с индивидуальным подходом к доработке.

М-ДРИФТ

Езда в скольжении (дрифт) – как самостоятельная дисциплина появилась в Японии, и у многих авто для дрифта ассоциируются с азиатскими спорткарами. Но старые БМВ М3 ничуть не хуже – отточенная управляемость, задний привод, малая масса и отсутствие опекающей электроники позволяют готовить машины для соревнований даже международного уровня. Для полноценного дрифт-кара не хватает лишь мощности: ведь в отличие от японских наддувных «зажигалок» повысить отдачу двигателя раза в полтора заменой турбокита не получится. Рецепт для седана БМВ 3 серии E30, изначально оснащенного мотором M50 объемом 2,5 литра, нашли случайно.

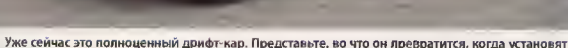
Автомобиль покупали с прицелом на гонки по прямой и для езды в заносе. Недорогая подержанная «трешка» в силу упомянутых причин подошла идеально, да только пожилой двигатель не выдержал испытаний и подал в отставку.

Тут же нашелся силовой агрегат от первого поколения M5 о шести цилиндрах и 286 лошадиных силах. Тесноват моторный отсек? Не страшно – в питерском BMW Racing Club с этим справились, изготовив новые подрамник, панель передка и капот. Пока он металлический, но в планах установка композитного. Настройка двигателя проводилась уже в центре «BMW-Service на Байкова» – после небольшого вмешательства мощность повысилась до 315 л.с. Время разгона с места до 100 км/ч сократилось до 4,6–4,8 с. Там же доводили ходовую и трансмиссию, в которой появились главная пара 3,91 и дифференциал с 25% блокировкой.

Салон… Его нет: ради минимальной массы избавились от заднего дивана и обивок. Водительский «ковш» можно на-



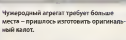
Вместо родного мотора – шестицилиндровый атмосферник от первой М5.



Уже сейчас это полноценный дрифт-кар. Представьте, во что он превратится, когда установят турбонаддув!

Чувствовать машину помогают подвеска «Кони Спорт» и эксцентриковые опоры с регулировкой кастера ±30'.





Чужеродный агрегат требует больше места – пришлось изготовить оригинальный капот.

Вварной каркас и минимум веса – то, что надо для дрифт-кара!

звать спортивным без натяжки, в его основе – пластиковая скорлупа сиденья от раллийного автомобиля, а на обивке красуется логотип «Рекаро». Помогли спортсмены и с установкой каркаса безопасности, который увеличил жесткость кузова. Чтобы новый мотор не постигла судьба предшественника, за ним нужен глаз да глаз: на панели появились дополнительные приборы. Еще нужнее они станут впоследствии, когда на двигателе появится турбокит и мощность возрастет до полутысячи лошадиных сил.

М-КЛАССИКА

Современные «эмки» третьей серии распознают по расширенным крыльям, сдвоенным патрубкам глушителей и благородному басу рядной шестерки. Знаю, знаю, новая М3 серии Е92 уже щеголяет мотором V8 – но это, согласитесь, еще непривычно. И как-то позабылось, что с момента появления первой «эмки» в 1985 году вплоть до 1992 года на нее ставили четырехцилиндровые моторы объемом 2,3 л и 2,5 л (на версии «Спорт Эволюшн»). Тем не менее перед нами модель серии Е30 именно с 215-сильной «четверкой», да еще и с открытым кузовом! «Заряженных» кабриолетов выпустили всего-то 768 штук – неудивительно, что владелец захотел вернуть своему первозданный облик. Сделать это было непросто. Машина отыскалась в Москве случайно. перед самым выездом в столицу для осмотра аналогов он заглянул на веб-сайт подержанных автомобилей – и увидел только что появившееся объявление о продаже «эмки»-кабриолета. Состояние уникума было средним, на его реставрацию пришлось затратить немало времени и средств. Зато сейчас осталось лишь довести до ума несколько деталей, после чего автомобиль можно смело выставлять даже в фирменном музее.

Чистота жанра обязывает сохранить и мощность, и настройки подвески, и типовой свет фар – которые многие тюнеры готовы заменить на «ксенон». Осталась родной коробка передач с «перевернутой» схемой включения: традиционное место первой занимает задняя, второй – первая. . Это наследие «кольцевых» БМВ 1980-х. Возможности силового агрегата и сейчас выглядят достойно, однако в хвост и гриву автомобиль не гоняют. Не для того реставрируют классику!

М-СОВЕРШЕНСТВО

И наконец, самый современный и технически совершенный автомобиль из троицы – купе М3 Е46. Какими, по-вашему, возможностями должен обладать автомобиль на каждый день? Оказывается, не всем, кто приобрел М3, достаточно 343 л.с. Владельцу этого тюнинг-кара показалось, что машина «не едет» – не хватает тяги. Так двигатель обзавелся компрессором «Вортек» с водяным охлаждением, что разом прибавило 140 л.с., момент же возрос до 450 Н·м. Свой вклад в показатели мотора внесли и выпускная система, лишившаяся нейтрализаторов, и облегченный маховик. Стандартное сцепление оказалось неспособным передавать такой поток мощности – его заменили двухдисковым



Сейчас подвеска настроена на самый комфортный, «городской» режим.

Под капотом нового купе М3 прячется компрессор. Распорка между стаканами от «АС Шницер».

18-дюймовые сверхлегкие колеса OZ на каждый день. Тормозные машинки – восьмипоршневые!

от «Закс». Трансмиссия – слабое звено в этом накрученном авто, коробка передач и редуктор порой не выдерживают нагрузок. Вышедшие из строя агрегаты регулярно восстанавливают, но при этом упорно ищут иное решение проблемы.

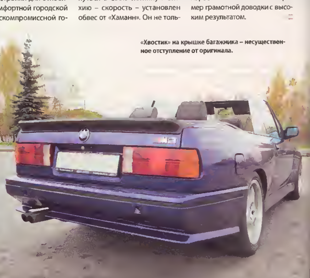
Всерьез взялись и за тормозную систему. Благодаря передним 8-поршневым суппортам из алюминиевого сплава и 4-поршневым задним (механизмы от MD components, колодки «Феродо Рейсинг») тормозная динамика впечатляет не меньше, чем разгонная. Замедление настолько хорошее, что при торможении водитель беспокоится не столько о препятствии спереди, сколько о том, кто метит в корму. Ведь многим владельцам мощных иномарок хочется посидеть на хвосте у этой М3, и ее тормозной путь может оказаться для них слишком коротким.

Винтовая регулируемая подвеска KW предлагает варианты настройки для относительно комфортной городской езды и бескомпромиссной гоночной. Последнее весьма актуально, поскольку лишенный электронной узды автомобиль теперь набирает много больше официальных 250 км/ч. Сколько именно – не известно, инструментальных замеров не проводили. Но на трассе на пятой передаче спидометр выкручивается до 290 км/ч, на шестой стрелка упирается в ограничитель – 300 км/ч. Чтобы купе могло окунуться в свою истинную стихию – скорость – установлен обвес от «Хаманн». Он не только облагородил внешний вид, но и явно улучшил аэродинамику спортивного автомобиля.

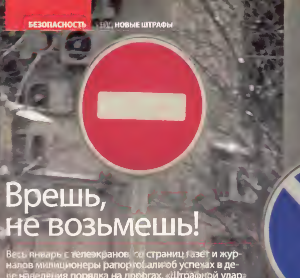
Эта М3 – пожалуй, пример отнюдь не разумной достаточности, а возведенного в степень лозунга БМВ. «С удовольствием за рулем». Удовольствие на каждый день, на будни и уикэнд. Но каждая из трех «эмок» – классический кабриолет, дрифт-кар с имплантированным мотором и мощное купе – хороша сама по себе и как пример грамотной доводки с высоким результатом.

Интерьер редкого кабриолета восстановлен с трогательной тщательностью.

Пару родному 215-сильному мотору составляет коробка передач с «гоночной» схемой переключения.



«Хвостик» на крышке багажника – несущественное отступление от оригинала.



Врешь, не возьмешь!



Весь январь с телеэкранов, со страниц газет и журналов милиционеры рапортовали об успехах в деле наведения порядка на дорогах. «Штрафной удар» по самосознанию водителей был признан высокоэффективным – правда, не всеми. Пристегиваться ремнями безопасности, например, стали чаще, но ненамного. В этом убедились Максим Приходько и Александр Батыру (фото).





Взаимоотношения водителей и сотрудников ГАИ напоминают известный анекдот о Штирлице, которого никто не ловит, «потому, что он все равно отвертится». За долгие годы противостояния обе стороны выучили своеобразные правила игры наизусть. Под занавес 2007 года Госдума по инициативе ГИБДД предприняла очередную попытку обуздать лихачей – увеличила штрафы за целый ряд нарушений ПДД. Выйдя на московские улицы, мы решили проверить, каков эффект от нововведений.

БЕЗ РЕМНЕЙ

Сначала поинтересовались, насколько люди успели осознать, что пристегнутый ремень не только спасает жизнь в случае аварии, но и «в мирное время» экономит 500 рублей. Это раньше, до января, никого не волновала сумма, в десять раз меньшая, – ни водителя, ни инспектора, а сейчас… Ищем подходящий перекресток, дабы посчитать тех, для кого ремень – помеха. На Садовом кольце перед светофором пробка – видно все ряды. Из нашей выборки исключаем машины с глубокой тонировкой – по понятной причине.

Первое время кажется, что этот раунд – за ГИБДД: водители, как на подбор, пристегнуты, пассажиры – тоже. Во всяком случае, те, что впереди. Неужели все враз осознали, что ездить непристегнутым – большой грех? Однако радоваться мы поспешили. К вечеру непристегнутых набралось в два раза больше, чем мы утянулись. У некоторых ремень по-прежнему проходит за спинкой водительского сиденья – издалека кажется, что все в порядке, а на деле… Почему-то маскируются все больше водители иномарок. Назойливый зуммер непристегнутого ремня глушат таким же незатейливым способом.

Ремнями пренебрегли все как один водители такси (и пассажиры тоже), а также «бомбилы». Как ни странно, множество непристегнутых женщин-водителей (хотя они считаются законопослушными!). Хрестоматийный образец – младая дева за рулем красной КИА. Ремень по струнке возле стойки. Голова барышни слегка наклонена к правому плечу. Но это не физический недостаток, просто она говорит по телефо-



Едем на красный – ни высокие штрафы, ни чувство самосохранения не работают.

Я думал, что меня остановят за непристегнутый ремень. Целый день на это надеялся. Не захотели…

СВОДКИ С ДОРОЖНОГО ФРОНТА

За 2007 год Россия потеряла на дорогах более 33 тысяч своих граждан. В стране зафиксированы почти 234 тысячи дорожно-транспортных происшествий. Около 300 тысяч россиян получили ранения различной степени тяжести. Можно констатировать, что, несмотря на снижение темпов, количество ДТП и смертность на дорогах продолжают расти.

Как и в предыдущие годы, столичный регион возглавляет статистику ГАИ по всем показателям. В Москве произошло почти 15 тыс. ДТП – больше, чем в 2006 году. Почти столько же зафиксировано в Подмосковье. В столице и области на дорогах погибло больше 4 тыс. людей. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области аварийность возросла на 4%, а количество раненых увеличилось на 5%. Наиболее тревожные показатели смертности – в Краснодарском крае, республиках Башкортостан и Татарстан, Нижегородской и Самарской областях. Уменьшилось число аварий, совершенных пьяными водителями и из-за нарушения правил дорожного движения пешеходами.



Водитель старался быть убедительным: мол, его приятель выжил в аварии, потому что не был пристегнут. Вы тоже слышали эти байки?

ВАШЕ МНЕНИЕ, ВОДИТЕЛЬ

По данным социологического опроса, проведенного фондом «Общественное мнение», две трети опрошенных (62%) предполагают, что там, где они живут, водители чаще предпочитают откупиться от сотрудника ГИБДД, а не понести наказание; половина (52%) думают, что и сотрудники ГИБДД скорее склонны не наказывать водителя, а предложить ему отступного. Тем не менее, несмотря на распространенное мнение о коррупции в ГИБДД, две трети (66%) опрошенных посчитали, что ужесточить наказания за нарушение правил надо (против – втрое меньше, 21%). На вопрос: «За какие нарушения правил дорожного движения особо важно ужесточить наказание водителям?» – большинство ответили: «За пьянку». Наименьшее количество голосов (1%) получила такая «мелочь», как «управление транспортным средством без применения ремней безопасности».

ну. Пристегнуться – совсем нет времени. Замыкают хит-парад небритые личности всех возрастов на отечественной технике системы ВАЗ. Видимо, джигит с ремнем безопасности через плечо – не настоящий.

Итак, по нашим нехитрым подсчетам, примерно 45% всех водителей в центре Москвы по-прежнему, видимо, считают ремни «дурацкой затеей». Но с другой стороны, большинство – 55%, дорожат своей жизнью, пристегиваются. Начитались ли, насмотрелись, подействовали штрафы – неважно: результат хороший. Ведь еще год назад разумных было всего 15–20%.

Наблюдения за окружающими автор решил дополнить личным примером, прокатившись по городу непристегнутым. Специально красную куртку надел, чтоб заметней было: мол, нет ремня, плевал я на него! Я не крался темными переулками, не перестраивался, завидев патрульную машину, – я гордо и неторопливо «рассекал» по центру города. Итог по Жванецкому: «Посланные истребители вернулись ни с чем»…

НА КРАСНЫЙ!

После ремней мы решили отследить еще одно серьезнейшее нарушение – проезд на запрещающий сигнал светофора. Тут уже под угрозой не только личная безопасность, но и жизни других людей! С 1 января с. г. штраф за такое деяние вырос в 7 раз – до 700 рублей! Выбрали перекресток улиц Советской Армии и Трифоновской – это в центре столицы, совсем недалеко от управления ГАИ города. Через две смены сигналов светофора стало понятно, что столицу заполонили американские шпионы! Ведь только для жителя США, как известно, поворот направо при «красном» – норма. Соотечественники, те и подавно легкий путь не выбирали, – вылетали на перекресток, чтобы успеть на «…еще почти желтый». «Семисотрублевые» проезды исполнялись как в одиночку, так и коллективно. К сожалению, мы оказались единственными зрителями.

В итоге статистика светофорного «преступления» такова – примерно 5% водителей считают зеленым любой сигнал светофора. На наш взгляд, цифра пугающая! Закономерный вопрос: состоялся ли коренной перелом после введения новых штрафов, о котором так бодро рапортовали милиционеры в конце января? Увы. Хотя в начале года действительно было меньше нарушений и аварий. Но вспомним: страна гуляла полмесяца и столько же приходила в себя. На дорогах машин было как в выходные – немного. Смею предположить, что через полгода нам скажут: эффект от повышения штрафов есть, но чтобы его закрепить, надо снова увеличить суммы. □

У ВСЕХ НА ПАМЯТИ

20 сентября 2007 года на 76-м километре Ярославского шоссе «Мерседес», в котором ехал губернатор Костромской области Виктор Шершунов, при невыясненных обстоятельствах, на большой скорости столкнулся с автомобилем «Форд-Фокус», за рулем которого был предприниматель из Ярославля Андрей Никифоров. Губернатор Шершунов и его водитель Владимир Цветков погибли на месте, несмотря на сработавшие подушки безопасности. Водитель «Форда» остался жив: он был пристегнут ремнем безопасности, в отличие от губернатора и его водителя.

2 августа 2006 года в Москве музыкант группы «А-студио» Баглан Садвакасов на своем «Мицубиси-Аутлендер» врезался в стоящий на светофоре КамАЗ. Артист и его пассажирка погибли на месте – они не были пристегнуты ремнями безопасности.

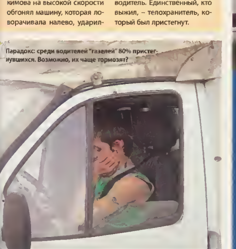
7 августа 2005 года «Мерседес» губернатора Алтайского края Михаила Евдокимова на высокой скорости обгонял машину, которая поворачивала налево, ударился об нее, а затем врезался в дерево. В результате ДТП погибли губернатор Алтайского края Михаил Евдокимов, его водитель и охранник – все они не были пристегнуты.

28 февраля 2005 года «Фольксваген-Пассат», которым управлял актер Николай Караченцов, на большой скорости, на зимней дороге, потерял управление и врезался в столб. Караченцов получил тяжелые черепно-мозговые травмы. Ремнем безопасности он не был пристегнут.

16 сентября 2004 года под Карловыми Варами погиб один из самых известных чешских хоккеистов Иван Глинка. Его автомобиль на скорости около 110 км/ч столкнулся с грузовиком. Глинка не был пристегнут ремнем безопасности.

31 августа 1997 года в Париже, в тоннеле под площадью Альма, «Мерседес», в котором ехали принцесса Диана и миллионер Доди аль-Файед, на большой скорости врезался в колонну. Погибли Диана, аль-Файед и водитель. Единственный, кто выжил, – телохранитель, который был пристегнут.

Парадокс: среди водителей "газелей" 80% пристегнувшихся. Возможно, их чаще тормозят?



Виктор Кирьянов: «Проблема безопасности движения – серьезнейшая. Тут сплелись и собственно вопросы безопасности, и экономика, и экология, плюс все возрастающая нервозность участников дорожного движения. Машины бросают где угодно, все больше агрессии по отношению к пешеходам, к автоинспекторам, водители уже просто стреляют в людей на дорогах… Откуда такая агрессивность? Видимо, от нерешенных наших проблем».

ОБДД МВД России

На вопросы читателей отвечает начальник Департамента ОБДД МВД России генерал-лейтенант милиции **ВИКТОР КИРЬЯНОВ**



1. Вскоре после постановки на учет нового автомобиля обнаружил в свидетельстве о регистрации опечатку. Когда пришел в ГИБДД, от меня потребовали оплатить госпошлину за новый бланк. Почему, ведь в ошибке я не виновен? Хочу проявить принципиальность, но не знаю, как поступить. Что посоветуете?

Э.Хайруллин, Казань

Требование Госавтоинспекции оплатить государственную пошлину за выдачу нового свидетельства о регистрации не имеет под собой правовых оснований, поскольку взимание каких-либо платежей за испорченную при заполнении специальную продукцию нормативными актами не предусмотрено. В соответствии с Законом Российской Федерации «О милиции» отказ в выдаче нового бланка временного разрешения по причине неуплаты государственной пошлины вы вправе обжаловать вышестоящему должностному лицу, прокурору или в суд.

2. Знаю, что ГИБДД не вправе проводить техосмотр на дороге. Подскажите, пожалуйста, где это написано.

А.Михайлов, Омская область

Запрет на проведение сотрудниками дорожно-патрульной службы ГИБДД проверки технического состояния транспортных средств, прошедших в установленном порядке государственный технический осмотр, содержится в Наставлении по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России. Вместе с тем не следует считать, что исправность транспортного средства не может быть проконтролирована в процессе дорожного движения, поскольку соответствующими полномочиями наделены сотрудники подразделений технического надзора Госавтоинспекции. Так, в соответствии с Наставлением по техническому надзору ГИБДД МВД России при надзоре за дорожным движением контроль за конструкцией и техническим состоянием транспортных средств (ТС) может проводиться на стационарных постах и контрольных постах милиции, а также контрольно-пропускных пунктах ТС. В любом случае проверка технического состояния осуществляется с использованием средств диагностирования.

3. Работаю водителем такси. Знаю, что с начала года выросли штрафы за неиспользование ремня безопасности, поэтому всегда пристегиваюсь. Однако теперь возникают конфликты с сотрудниками ГИБДД, которые грозят оштрафовать за то, что не пристегнуты пассажиры. Как быть, ведь я не могу приказать чужим людям?

Р.Токмаков, Санкт-Петербург

Разумеется, вы не вправе приказать пассажирам пристегнуть ремень безопасности, однако должны настоятельно предложить это сделать. В случае их отказа вы не вправе начинать (продолжать) движение. Дело в том, что пункт 2.1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации обязывает водителя при движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, не только быть пристегнутым самому, но и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями. Соответственно, статья 12.6 КоАП РФ предусматривает ответственность в виде штрафа в размере 500 рублей как за управление ТС водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, так и за перевозку непристегнутых пассажиров. Кроме того, Правила (пункт 5.1) обязывают пристегиваться и самих пассажиров. Нарушение этого требования пассажирами влечет административную ответственность по части 1 статьи 12.29 КоАП РФ в виде предупреждения или штрафа в размере 100 рублей.

4. Учусь в 11-м классе средней школы. Вместе с нею заканчиваю курс обучения вождению на категории «В» и «С». Преподаватель говорит, что экзамены мы должны сдавать сразу по окончании обучения, а права получим, только достигнув 18-летия. Так ли это? Могу ли я сдать экзамены в 18 лет?

Н. Расторгуев, Барнаул

Преподаватель прав. Поскольку подготовку вы проходите в общеобразовательном учреждении, к экзаменам на получение права управления ТС категорий «В» и «С» вы можете быть допущены по достижении 17-летнего возраста. В случае успешной сдачи в Госавтоинспекции квалификационных экзаменов водительское удостоверение получите, когда вам исполнится 18 лет. Таковы требования Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (статья 25). В то же время, учитывая, что документ об окончании обучения не имеет срока действия, ничто не препятствует вам сдать экзамены и по достижении 18-летнего возраста. В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений вам

необходимо будет обратиться в экзаменационное подразделение Госавтоинспекции по зарегистрированному месту жительства или месту пребывания. Прием экзаменов и выдача водительских удостоверений гражданам Российской Федерации, не зарегистрированным по месту жительства или по месту пребывания, осуществляются по месту их фактического проживания.

5. Какоа максимальный срок действия доаеренности на управление автомобилем; влияет ли на него то обстоятельство, что она генеральная?

Д. Шнеерсон, Якутск

8 соответствии со статьей 1В6 Гражданского кодекса Российской Федерации срок действия любой доверенности не может превышать трех лет. Примите во внимание, что если срок действия в доверенности не указан, она сохраняет силу в течение года со дня совершения. При этом не имеет значения, заверена доверенность нотариально или нет.

6. Правда ли, что теперь страховые компании не аыдают стикер ОСАГО?

А. Гаспарян, Приморский край

Действительно, Федеральным законом от 1 декабря 2007 года № 306-ФЗ в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» были внесены изменения. 8 частности, исключено требование о выдаче страховщиком специального знака государственного образца (в обиходе – стикера), подтверждающего, что владелец ТС заключил договор обязательного страхования гражданской ответственности. Указанное изменение вступает в силу с 1 марта 200В года.

7. Сотрудники ГИБДД Норильска выписали штраф на 500 рублей за то, что я вез на заднем сиденье непристегнутую жену. Но она и не могла быть пристегнута, так как я демонтировал ремни за ненадобностью лет десять назад. Праaы ли в ГИБДД?

И. Мушастиков

Как уже сказано выше, статья 12.6 КоАП РФ предусматривает ответственность не только за управление ТС водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, но и за перевозку непристегнутых пассажиров в том случае, если ремни безопасности предусмотрены конструкцией транспортного средства. Поскольку штатные ремни безопасности были вами демонтированы, вас привлекли к ответственности правомерно. Одновременно обращаю ваше внимание на то, что в соответствии с пунктом 7.9 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС, без ремней безопасности вы не имеете права эксплуатировать транспортное средство. Нарушение этого запрета образует состав административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 12.5 КоАП РФ.

В. Можно ли использоаать противотуманные фары вместо ближнего саета?

Ю.Шухов, Тамбов

Пункт 19.1 Правил дорожного движения Российской Федерации требует от водителя механического транспортного средства включать фары ближнего (или дальнего) света в темное время суток, в условиях недостаточной видимости, а также в тоннелях. Согласно пункту 19.4 включенные противотуманные фары могут служить альтернативой указанным внешним световым приборам в условиях недостаточной видимости, а также при движении в светлое время суток с целью обозначения движущегося ТС в случаях, перечисленных в пункте 19.5 Правил. К ним, в частности, относятся движение вне населенных пунктов, буксировка механических ТС и др.

9. Объясните, по-прежнему ли запрещено использовать форсунки стеклоомывателя с синими огоньками?

8.Федороа, Москаа

Да, по-прежнему. Пункт 3.6 упомянутого выше Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, не допускает использование спереди транспортного средства световых приборов с огнями любого цвета, кроме белого, желтого или оранжевого, и световозвращающих приспособлений любого цвета, кроме белого. Ответственность за управление ТС, на передней части которого установлены световые приборы с огнями иных цветов, предусмотрена частью 3 статьи 12.5 КоАП РФ в виде лишения права управления сроком от шести месяцев до одного года с конфискацией указанных приборов.

10. Собираюсь приобрести «Фольксваген-Пассат», который был аыпущен а конце прошлого года. На какой срок мне выдадут талон техосмотра?

В.Саралидзе, Салехард

8 соответствии с Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД России, легковые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 тонны, зарегистрированные в Госавтоинспекции и прошедшие первый государственный технический осмотр до 31 декабря года, следующего за годом изготовления, подлежат очередному осмотру через 36 месяцев. Если транспортное средство будет использоваться для перевозки пассажиров на коммерческой основе, оно должно представляться на государственный технический осмотр чаще – каждые шесть месяцев.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ, УПОМИНАЕМЫЕ В ОТВЕТАХ ДЕПАРТАМЕНТА ОБДД МВД РОССИИ ЧИТАТЕЛЯМ «ЗА РУЛЕМ»:

2. Наставление по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Утверждено приказом МВД России от 20 апреля 1999 г. № 297.

Наставление по техническому надзору Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Утверждено приказом МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240

4. Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396.

7. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц обеспечению безопасности дорожного движения. Утверждено постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

10. Положение о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880.

Дело о прыжке через ямы

Каждое пятое ДТП в стране – из-за неудовлетворительного состояния дорог и улиц. Что делать, если попали в такую аварию? Судебное дело разбирает Сергей Смирнов, заведующий отделом правовой информации.

Кирилл Ш. много лет мечтал о спортивном автомобиле, только вот на новый денег не хватало. Неожиданно знакомый предложил посмотреть относительно свежую «Субару-Имлреза» с лравым рулем. Кирилл проехал круг – и тут же «залал», так ему глянулась машина, что немедленно лобежал за деньгами! Его не остановила низкая лосадка автомобиля: ведь ездить придется лишь по дорогам столицы и ближайшего Подмосковья, где трассы сравнительно нелхохие. Так казалось Кириллу…

В конце марта лрошлого года Ш. возвращался домой с работы. Время позднее, на улицах родного Подольска машин мало. Кирилл въехал на мост в районе улицы Орджоникидзе и вдруг в свете фар увидел, что вся лолоса по ходу его движения лереколана! Ш. даже не успел нажать на тормоз - автомоБиль несколько раз лодБросило так, что водитель еле удержал в руках руль. Преодоление искусственного препятствия обошлось в четыре пробитых колеса (причем резина была лросто разорвана), изуродованные колесные диски… Как оказалось, на скорости 50–60 км/ч он на слортивном автомобиле лреодолел несколько огромных ям, «живолисно разбросанных» ло всей ширине лолосы! Причем ни одного дорожного знака, предупреждающего о таком состоянии дороги, не было! Ш. по телефону 02 сообщил об аварии и стал дожидаться наряда ГИБДД.

Сотрудники лодольского ГАИ приехали быстро и лоставили служебный автомобиль на самом мосту, включив лроблесковые маячки, чем, между прочим, сласли минимум две машины от неминуемых ловреждений. Их водители, увидев красно-синие слолохи, заранее сбросили скорость и объехали ямы по встречной полосе.

Инспекторы составили схему лроисшествия и акт о неудовлетворительном состоянии дороги. Размер ям привел в замешательство даже бывалых служителей закона. Судите сами: две – глубиной 12 см, одна размером 10 х 0,5 м, другая и вовсе 15х1,5 м! И это, не считая рытвин поменьше! Зафиксировали инспекторы и отсутствие дорожных знаков. Все замеры были произведены в присутствии понятых, кроме того, сотрудники ГИБДД сообщили об аварийном состоянии дороги в дежурную часть, а Ш. назначили время, когда лриехать в отдел для оформления аварии.



Рисунок Сергея Савилова

ДОРОЖНИКИ – ВНЕ ЗАКОНА?

На следующий день в ГАИ беднягу «успокоили»: «Не волнуйтесь, с вашим делом все ясно. В ДТП виноваты… вы сами, лотому что ямы эти не увидели и не остановились вовремя, тем самым не выполнили требование пункта 10.1 ПДД». Правда, к ответственности Кирилла не привлекли, так как наказания за лодобное нарушение в КоАП не предусмотрено.

– Почему это я виноват? А как же организация, которая обслуживает этот участок дороги? – изумился Ш.

Милиционеры долго совещались и в конце концов сообщили Кириллу, что ничем помочь не могут, а вот у него есть лраво обратиться в суд. Такого олыта в жизни Ш. еще не было, поэтому, получив в ГИБДД все документы об аварии, он обратился в редакцию журнала.

Формально, по закону, ГИБДД как раз имеет лраво привлечь дорожников к ответственности. И в нашем случае для этого были все основания! Размеры ям во много раз лревышали допустимые по ГОСТу (максимальные повреждения дорожного полотна не должны превышать ло длине 15 см, ширине 60 см, глубине 5 см). Да и в Законе «О безопасности дорожного движения» четко сказано, что «дорожное полотно должно соответствовать требованиям стандартов», а содержание дорог – отвечать требованиям безопасности. Ответственность возлагается на ту организацию, в чьем ведении находится дорога. Но в реальной жизни, как лравило, эти самые дорожные организации тесно контактируют с местными ГИБДД. И сдается, что в случае чего стараются если не прикрыть друг друга, то хотя бы без дела не «обижать». Выходит, у местного ГИБДД были причины для отказа лривлечь компанию «Дорстройсервис» (она отвечает за лроведение ремонта проезжей части на ул. Орджоникидзе) и ее руководителя к административной ответственности по статье 12.34 КоАП РФ?

Нам оставалось надеяться лишь на слраведливость суда.

«СУБАРУ» КАК «ШКОДА»

Вместе с Ш. мы обратились к эксперту, которого нам порекомендовали в ГАИ, намереваясь определить размер ущерба. Эксперт оказался странный – например, он сразу заявил, что ущерб будет считать не для «Субару», а по аналогии… с автомобилями «Шкода». Дескать, программы по японским автомобилям у него вообще нет! Пришлось искать более подкованного специалиста. При осмотре он зафиксировал повреждения: четыре колесных диска и шины, две стойки амортизаторов и кое-что по мелочи. И определил сумму, потребную для ремонта, – почти 100 тыс. рублей. Увы, запчасти на спортивный автомобиль недешевы… Подготовив необходимые документы, мы направили в ЗАО «Дорстройсервис» претензию в надежде найти у дорожников понимание. Но там просьбу возместить ущерб просто игнорировали.

Тогда направили исковое заявление в Подольский городской суд. Для начала пришлось доказать, что именно ЗАО «Дорстройсервис» отвечает за конкретный участок дороги. Эту информацию по запросу шенный эксперт пояснил, что у водителя в этой ситуации не было никакой возможности избежать наезда на препятствия.

Но и тут защитница «Дорстройсервиса» не сдалась: она попыталась доказать, что предупреждающие знаки все-таки стояли, поэтому Ш. обязан был снизить скорость и объехать ямы по встречной полосе. Она даже предоставила суду некую справку, где было написано, что «проведение ремонтных работ и установка дорожных знаков согласованы с ГИБДД г. Подольска». Только вот никаких фактических доказательств установки знаков не было!

Изучив все обстоятельства дела, суд вынес решение: взыскать с ЗАО «Дорстройсервис» в пользу Кирилла Ш. сумму, необходимую для ремонта автомобиля, а также все судебные расходы! Всего же на судебное разбирательство у нас ушло чуть более четырех месяцев.

ПОСТОЯТЬ ЗА СЕБЯ

В данном случае все закончилось благополучно – водитель в аварии не пострадал и полностью компенсировал материальный ущерб. Просто мы еще раз убедились, что при всем несовершенстве судебной системы вполне реально получить с дорожников компенсацию за ДТП, случившееся по их вине. Более того, часто с этим справляются сами автомобилисты, даже без помощи адвоката! Пример – история читателя С. Самойлова из Ярославля.

«На своем автомобиле «Фольксваген-Шаран» я попал в огромную яму на автодороге Прусово–Лялино. В результате ДТП было повреждено одно колесо. Вызвал сотрудников ГИБДД, но те приехать отказались! Тогда самостоятельно составил схему происшествия, которую подписали свидетели, зафиксировал происшествие на видео- и фотокамеру. Приехал в ГИБДД и попросил все-таки оформить происшествие, но снова получил отказ. Тогда обратился с требованием компенсации материального ущерба в мировой суд № 1 Ярославского района. Дело рассматривалось в течение года; решение вынесли в мою пользу. С ГУП «Яравтодор» взыскана сумма, необходимая для ремонта автомобиля».

Значит, можем постоять за себя! Главное – не сдаваться… □

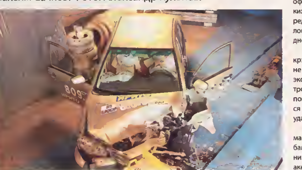
В прошлом году из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог произошло 43,8 тыс. ДТП, в которых погибло 6,7 тыс. человек, а 54,6 тыс. было ранено. Интересно, сколько пострадавших решились потребовать у дорожников возместить ущерб?

суда предоставила ГИБДД Подольска. Только после этого ответчики вынуждены были явиться в суд. Их адвокат сразу заявила, что «Дорстройсервис» проводил «ямочный» ремонт, но никаких канав в этом месте не было. А поскольку никаких бумаг из ГАИ по поводу качества ремонта не поступало, значит, все работы проводились в соответствии с действующими нормативами. Для обоснования позиции адвокат ответчика вызвала в суд инспектора ГИБДД, который оформлял происшествие. Могу только гадать, на чем основывалась уверенность дорожников, что сотрудник ГАИ откажется от своих слов в протоколе и станет на их сторону. На суде офицер сообщил, что уже не служит в ГИБДД Подольска, но тот случай помнит очень хорошо. На самом деле, ямы в дорожном полотне были именно тех размеров, которые указаны в акте и явно вырезаны специальной техникой.

Тут бы дорожникам признать свою вину, но адвокат решила поменять тактику и заявила, что Кирилл «сам виноват в аварии, так как ехал со скоростью, которая не позволила ему своевременно среагировать на ямы на дороге». Не помогло – приглашенный эксперт...

Результат на лице

Очередной крэш-тест китайской модели принес интересные результаты. Свидетелем запланированного ДТП стал Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев.



Разговоров о безопасности китайских автомобилей много. Большинство независимых крэш-тестов, проведенных у нас и за рубежом, подтверждают: водителю и пассажирам, попавшим в серьезное происшествие, легким испугом не отделаться. А потому инициативу компании «Ирито», официального дистрибьютора нескольких китайских марок, – разбить BYD-F3 перед десятками фотокамер, иначе как смелой не назову. Итак, автомобиль на исходной, обратный отсчет запущен.

В Китае уже проводили заводские крэш-тесты, на которых F3 показал вполне достойные результаты. А что скажут эксперты лаборатории безопасности Дмитровского автополигона? Получить здесь показательные звезды китайцу не удастся – их присуждают по сумме очков за два удара – в лоб и бок.

Удар! Смяв податливое препятствие, машина отскакивает и замирает. Куски бампера разлетаются, а из-под капота поднимается дым: при столкновении клеммы аккумулятора замкнули на кузов. Так и до

пожара недалеко! Однако помимо этого, серьезных претензий к «китайцу» на первый взгляд нет. Ремни удержали водителя и пассажира, обе фронтальные подушки раскрылись, оградив седоков от контакта с рулем и панелью приборов. Деформация передних стоек незначительна, на левом пороге небольшая вмятина, но водительская дверь открывается без дополнительных усилий – значит, силовая структура практически не пострадала.

А что с людьми? Манекены утверждают, что живы, но совсем сухими из воды выйти не удалось. Например, защита головы у водителя и пассажира недостаточная – об этом говорит показатель HIC (определяет вероятности травмы головы). К счастью, до предельного показателя далеко, да и суммарное ускорение в течение 3 мс

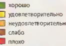


Водительская дверь открывается без дополнительных усилий – силовая «клетка», защищающая людей, практически не пострадала.

РЕЗУЛЬТАТЫ ФРОНТАЛЬНОГО УДАРА BYD-F3 ПО МЕТОДИКЕ EURONCAP

Части тела	Параметры измерений	Граница зеленой зоны	Граница красной зоны	Данные теста водитель/пассажир	Набранные очки водитель/пассажир	Наихудшая сумма очков	Итог
Голова	Максимальное ускорение, g	120	120	70/66,5	4,0/4,0	2,2	2,2
	HIC	650	1000	785/806	2,5/2,2		
Шея	Изгибающий момент, Н м	42	57	8,5/10,0	4,0/4,0	4,0	
Грудная клетка	Сжатие грудной клетки, мм	22	50	37/37	1,9/1,9	1,9	1,9
Бедра, колени	Сжатие левого бедра, кН	3,8	9,07	0,8/0,6	4,0/4,0	3,7	3,7
	Сдвиг левого колена, мм	6	15	2/7	4,0/3,7		
	Сжатие правого бедра, кН	3,8	9,07	2,0/1,1	4,0/4,0	4,0	
	Сдвиг правого колена, мм	6	15	2/1	4,0/4,0		
Голени, ступни	Сжатие левой голени, кН	2	8	1,1/1,0	4,0/4,0	2,4	2,4
	Левый верхний TI голени	0,4	1,3	0,36/0,00	4,0/4,0		
	Левый нижний TI голени	0,4	1,3	0,71/0,00	2,6/4,0		
	Сжатие правой голени, кН	2	8	3,6/2,0	2,9/4,0	2,9	
	Правый верхний TI голени	0,4	1,3	0,56/0,00	3,3/4,0		
	Правый нижний TI голени	0,4	1,3	0,4/0,0	4,04,0		
	Горизонтальное смещение педалей, мм	100	200	125/–	3,0/–	3,0	
Общий балл							10,2







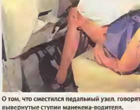
КАК ПРАВЯТ БАЛЛ

В числе основных испытаний по методике EuroNCAP – фронтальный и боковой удары (ЗР, 2005, №6). По результатам двух крэш-тестов модели получают баллы, которые для наглядности пересчитывают в звезды. Методика начисления основана на оценке повреждений каждой из частей тела манекена, например, при фронтальном ударе – головы и шеи, грудной клетки, бедер и коленей, голеней и ступней. Состояние каждой из этих четырех зон оценивают баллами: 4 – хорошо, 0 – плохо. Для наглядности пострадавшие части тела на схеме манекена выделяют разными цветами. Баллы за фронтальный и боковой удары складывают, кроме того, можно заработать дополнительные очки, например, за так называемый столбовой удар. По итоговой сумме присуждают звезды: свыше 33 очков – 5 звезд; 25-32 – 4; 17-24 – 3 и т.д.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ НЕКОТОРЫХ МОДЕЛЕЙ ПО МЕТОДИКЕ EURONCAP

Модель	Год	Системы безопасности	Очки за фронтальный удар	Общая оценка
«Шевроле-Авео»	2006	2Ф, 2Б, 23	3	★★
«Хендай-Акцент»	1998	1Ф	4	★★
«Дэу-Ланос»	1998	1Ф	6	★★★
«Дачия-Логан 1,4»	2005	2Ф	8	★★★
«Ауди-А3»	2003	2Ф, 2Б, 23	12	★★★★
«Хендай-i30»	2007	2Ф, 2Б, 23	12	★★★★
«Фольксваген-Гольф»	2006	2Ф, 2Б, 23	13	★★★★★
«КИА-Сид»	2007	2Ф, 2Б, 23	13	★★★★★
«Ситроен-С4»	2004	2Ф, 2Б, 23	15	★★★★★
«Вольво-С30»	2007	2Ф, 2Б, 23	15	★★★★★
«Тойота-Королла»	2007	2Ф, 2Б, 23, К	15	★★★★★
«Форд-Фокус»	2004	2Ф, 2Б, 23	16	★★★★★
«Ниссан-Кэшкай»	2007	2Ф, 2Б, 23	16	★★★★★

Примечание: Ф – фронтальные подушки, Б – боковые подушки, 3 – «занавески», К – подушка для защиты колена



О том, что сместился педальный узел, говорят вывернутые ступни манекена-водителя.

Тестовый автомобиль BYD-F3 (VIN LGXC16DG870237692) в комплектации GL-i с фронтальными подушками безопасности водителя и переднего пассажира.



Сместившееся «железо» и агрегаты прижали аккумулятор клеммами к задней стенке моторного отсека. При настоящей аварии от такой искры может возгореться пламя.

составило 69 и 63,7 g соответственно, при критических 88 g. Специалисты лаборатории предположили: причина в материале ремня, вытягивающемся при ударе, либо в плохой его фиксации в инерционной катушке. Кстати, поэтому же F3 получил и довольно низкую оценку за защиту грудной клетки. Зато рулевая колонка практически не двинулась: перемещение в продольном направлении составило всего 21 мм, а по вертикали – 9 мм.

Конечности водителя пострадали от сместившегося на 76 мм вверх и 125 мм назад педального узла. Кстати, из-за этого балл за безопасность левых голеней и ступней снизили с 2,6 до 2,4. Но судя по показателям, до переломов дело не дойдет. Пассажир на правом сиденье и вовсе отделался небольшим синяком, несильно стукнувшись коленями о приборную панель. Причем правое безболезненно спружинило о мягкую крышку вещевого ящика. Левому, правда, повезло чуть меньше – при ударе угодило в жесткий край центральной консоли.

В рейтингах EuroNCAP модель F3 по результатам фронтального удара (10 баллов) стоит выше некоторых автомобилей, продающихся на нашем рынке. Но утверждать, что BYD безопаснее конкурентов, было бы не совсем корректно. Ведь при боковом ударе, необходимом для получения звезд, «китаец» может растерять преимущество. Как бы то ни было, российский крэш-тест свидетельствует: продукция из Поднебесной (по крайней мере, ее часть) становится все ближе к представлению о современном автомобиле. Не только качеством материалов и сборки, ходовыми свойствами и эргономикой, но и безопасностью. Конечно, BYD-F3 далеко не эталон, но, по крайней мере, неплохой пример для земляков и некоторых недорогих моделей других стран.

Нарушителя – под арест

С 1 января 2008 года вступили в силу очередные изменения КоАП РФ. Помимо увеличения штрафов, в Кодексе появился новый вид наказания – арест на срок до 15 суток. Когда он может применяться, разъясняет Сергей Смирнов.

1

За какие нарушения может последовать наказание в виде ареста?

А.НИКИФОРОВ, МОЖАЙСК

Арест как мера наказания предусмотрен за следующие нарушения: управление транспортным средством (ТС) водителем, лишенным прав (ч. 2 ст. 12.7), управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим прав либо лишенным права управления (ч. 3 ст. 12.8), невыполнение водителем, не имеющим прав либо лишенным права управления ТС, законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ч. 2 ст. 12.26), оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он стал (ч. 2 ст. 12.27). Имейте в виду, что арест не может применяться к беременным женщинам, женщинам с детьми до 14 лет, детям до 18 лет, инвалидам и военнослужащим. К ним вместо ареста применяется наказание в виде штрафа – 5 тыс. рублей.

2

Меня лишили прав, но иногда я пользуюсь автомобилем – в основном по выходным. Надеюсь, до ареста дело не дойдет, тем более что в выходные дни суды не работают. Или в такой ситуации решение об аресте сможет принять сотрудник ГИБДД?

РУСТАМ, ПЕНЗА

Сотрудник ГИБДД выносить решение об аресте не имеет права. Однако в такой ситуации ему дано право задержать нарушителя на срок до 48 часов. Другими словами, выходные дни вы проведете в отделении милиции, а в понедельник утром вас доставят в суд. Если суд примет решение об аресте, то срок задержания будет включен в срок ареста. Так что настоятельно не советую садиться за руль до окончания срока лишения прав.

3

Вот я думаю – если человека арестуют, не возникнет ли у него проблем на работе? Скажем, не могут ли за это уволить, как за прогул? Можно ли обжаловать постановление об аресте?

ВЕРЕТЕННИКОВ, ОМСК

Уволить за прогул в подобной ситуации работодатель формально не имеет права. В качестве оправдательного документа, подтверждающего уважительность пропуска работы, можно предъявить копию постановления о привлечении к административной ответственности или справку, которую выдают по окончании срока ареста. Максимум, что по закону сможет сделать работодатель в этой ситуации, это оформить работнику отпуск без сохранения содержания на время отсутствия. В реальной же жизни, если хозяин в работнике не заинтересован, арест станет лишним поводом избавиться от него в дальнейшем – под другим предлогом.

Постановление судьи об аресте приводится в исполнение немедленно. То есть после того как судья примет решение, сотрудники милиции обязаны доставить правонарушителя в специально отведенное место. Жалоба на постановление об аресте подается в общем порядке (то есть в течение 10 дней) за одним исключением: ее рассматривают в течение суток с момента получения судом.

4

Могут ли сократить время ареста или решение принимается сразу на максимальный срок? Интересно также узнать, где именно отбывают наказание, неужели в общих камерах с остальными заключенными?

А.ВЕЛИКАНОВ, МЫТИЩИ

Законодательством установлен максимальный срок административного ареста по «автомобильным» статьям – 15 суток. Суд, принимая решение, обязан принять во внимание тяжесть нарушения, семейное положение нарушителя. По нашей информации, максимальный срок ареста суды назначают крайне редко.

Отбывают наказание в специально отведенном месте. Как правило, это спецприемники для лиц, подвергшихся административному наказанию. Однако по нашим сведениям, сейчас там возникли сложности с размещением тех, кто подвергнут административному аресту. Они связаны с тем, что до настоящего времени спецприемники (где должны содержаться арестованные водители) оборудованы только в областных либо в других крупных городах, в остальных есть лишь изоляторы временного содержания. А в Ростовской области, к примеру, спецприемники оказались переполнены мигрантами, подлежащими депортации.

Порядок отбывания административного ареста утвержден постановлением Правительства РФ от 2 октября 2002 г. № 726.

Арест не применяется к беременным женщинам, женщинам с детьми до 14 лет, детям до 18 лет, инвалидам и военнослужащим. Вместо ареста указанные лица наказываются штрафом – 5 тыс. рублей.



В гостях у сказки

В истории Нижегородской области много литературных троп. Самая главная ведет в Большое Болдино к А. С. Пушкину. По ней вместе с читателями ЗР путешествовали Игорь Теременко и Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов.



Формат автодегустации мы изменили по просьбе читателей – того получаса, что отводили прежде на опробование каждого из многочисленных блюд, оказалось явно недостаточно. Теперь мы отправимся в совместное путешествие! За несколько дней участники смогут не только получше узнать характер авто, но и оценить удобство пользования багажником, заправочной горловиной, а также трудоемкость ежедневного обслуживания. Особо везучим, возможно, придется даже заменить проколотое колесо! Поменялись и требования к экипажам: только часть автодегустаторов новички (отобранные по прошлогодним анкетам), остальные – лучшие участники прошлых встреч. Ничего не поделаешь – в дальней дороге нужны опытные помощники. Сократилось количество блюд: к столу поданы два зачетных авто и техничка. Зато времени для анализа и места для публикации мнений куда больше – было бы что сказать!

Первыми в путь отправились нижегородцы. И хотя от Нижнего до большого болдина рукой подать (около 250 км), впечатлений им хватит надолго. было все – яркое солнце и темная ночь, слякоть и гололед, прямики и опасные повороты, просторные магистрали и городские пробки. И, конечно, заслуженный отдых с посещением знаменитого имения.

Основными средствами передвижения участникам послужили близкие по размеру, цене и идеологии «Ниссан-Ноут» и послерестайлинговый «Форд-Фьюжн». Первый – в комплектации Luxury (566 400 руб.) мог похвастаться 1,6-литровым двигателем мощностью 110 л.с., четырехступенчатым автоматом, четырьмя подушками безопасности, ABS, системой распределения тормозных сил (EBD), усилителем экстренного торможения, омывателем фар и богато оборудованным салоном. Не хватало разве что кожи на рукоятке коробки передач и ободе рулевого колеса.

«Фьюжн-Элеганс» (531 тыс. руб.) тоже в грязь лицом не ударил: мотор равного объема развивает более выгодные, с точки зрения налога, 100 л.с. и в нашей версии агрегатируется с полноценной автоматической коробкой. Средств безопасности, правда, поменьше – ABS, EBD да пара подушек. Зато в электропакет добавлены стеклоподъемники, складываемые на стоянке зеркала и даже обогреваемое ветровое стекло!

Рабочей лошадью экспедиции служил «Шевроле-Нива» – точно такой же надежный и неприхотливый автомобиль давно трудится в нашей редакции. Читатели охотно раскатывали на нем в свободное время, однако в рейтинги он не попал – обслуга всегда остается «за кадром». Хула и хвала достались другим, зато – в полной мере.

В отличие от федеральной трассы, местные дороги оказались куда более чистыми… и скользкими.





Сергей СМИРНОВ, 28 лет, Балахна, экономист. Ездил на автомобилях «Ауди», «Форд», ГАЗ, УАЗ, «Тойота», «Ниссан». Водительский стаж – 10 лет. Увлекается изучением жизни автомобилей в естественной среде.

«НОУТ»

Большой плюс за неординарную внешность. Симбиоз японского «мыла» и европейского лоска дал удивительный (и очень притягательный для глаза) результат. Нет только полноценных брызговиков, а в России грязи хватает! Порадовал невероятно вместительный салон – похоже, самый большой в классе. Ноев ковчег для молодой семьи с двумя детьми дошкольного возраста. Юным непоседам сзади в самый раз, а вот солидный человек там долго не усидит – жестко, да и тело все время съезжает.

Передние сиденья – анатомические, но с регулировками просто беда: как ни вертись, педали близко, а руль далеко. Сказалось-таки японское происхождение! Качество и материалы отделки вне критики, за исключением двух позиций. Полка багажника и обивка потолка жесткие и потому дребезжат. Неудобен алгоритм управления стеклоподъемниками – для закрытия кнопку приходится тянуть вверх. Сами стекла скрипят и перекашиваются в проеме – наверное, смазывать направляющие придется часто. Руль хоть не кожаный, но приятный на ощупь. На нем и управление магнитолой – ни тянуться, ни кланяться не приходится. Шкалы приборов мелкие и малоинформативные, нет даже температуры двигателя! Сам мотор очень хорош – дело портит «тупой» автомат, страдающий к тому же рывками при переключении. Зато «Ноут» хорошо тормозит двигателем, хотя вроде не должен. ABS с EBD работают деликатно, но правильно – на гололеде без них никуда. Омыватель фар в такую погоду необходим. Жидкость, правда, уходит рекой, но дело того стоит. Усилитель руля отменно настроен и по усилию, и по обратной связи. Хороша подвеска – жаль, сзади немного укачивает.

«ФЬЮЖН»

Классический дизайн надоел – пора освежать! Машина просторная (правда, и меньше «Ноута»), багажник не очень велик, но складывающиеся по частям спинки скрадывают недостаток. Очень неудобные кресла – на таких табуретках долго не усидишь. Верхняя часть панели приборов хороша по всем показателям: информативные шкалы, мягкий пластик. Нижняя, из грубой пластмассы, понравилась меньше. Кроме того, это сочетание порождает «сверчков» из-за различной деформации. Также разочаровало отсутствие ткани на обивках дверей – голые панели гулкие и вдобавок дребезжат. А вот емкости под бутылки пригодились. Хорошо сделаны стеклоподъемники – трудятся плавно и четко. Рулевое колесо, обшитое кожей, целкое и приятное на ощупь. Жаль, что на нем нет кнопок управления – те, что на джойстике под рулем, мешают. Усилитель руля жесткий и малоинформативный – не почувствовал, как сорвался в занос. В остальном «Фьюжн» едет почти идеально: резвый двигатель придает отменную динамику, автомат работает быстро и без рывков. Мотор, правда, малость шумноват, но дело легко поправить установкой дополнительной шумоизоляции. Подвеска жестковата, но все же мягче, чем у «Ноута». Идеальный вариант использования – вторая машина в семье.



Ларчик с секретом: чтобы найти фиксатор капота, потребовалось созвать женсовет.



После мойки открыть замок лючка бензобака удалось, только растопив лед.



Управлять машиной гораздо удобнее в четыре руки – жаль, правила запрещают.

Лариса МАЛЫШЕВА, Н. Новгород, риэлтор. Ездила на автомобилях «Шевроле-Нива», ВАЗ, ГАЗ, «Дэу-Матиз». Водительский стаж – 5 лет. В людях и машинах особенно ценит надежность.

«НОУТ»

Зрительно машина состоит из двух разных частей, так что и впечатление двоякое. Задняя половина категорически не понравилась, а передняя – наоборот. Особенно впечатлили фары-глаза – с ними машина похожа на грустного пса. Внутри устроило все – вот только сзади сидеть холодно. Салон уютный – обшит приятной тканью. Хорошо, что есть полочки, столики и подстаканники. Пригодится емкий багажник – уж я найду, чем его загрузить. Посадка водителя достаточно высокая: удаленность от дороги рождает чувство защищенности. Здесь комплект безопасности хоть не полный, но все самое необходимое налицо – и подушки, и подголовники (сзади целых три!), и омыватель фар, и электронные помощники. Коробка-автомат современному водителю просто необходима! И будет нужна до тех пор, пока не кончатся пробки. Руль дамский – крутится одним пальчиком (или ладошкой). А кнопочки на нем не только полезны, но и красивы. Очень мягкие педали – чуть тронул – и «Ноут» слушается. Будь он поминиатюрнее, мог бы заменить домашнее животное. А кто хозяйку обидит – может и когти выпустить. Благо, мотору мощности не занимать.

«ФЬЮЖН»

Дизайн отсутствует – есть только простота и функциональность. Правда, с цветом кузова угадали – машина посредственная, и колер тоже. Внутри маленькая, будто до своего класса не доросла. Разве что багажник в норме. Машина – второй дом: она и кладовая, и спальня, и столовая, и детская (средство передвижения – само собой разумеется). С такой точки зрения здесь многого не хватает: бардачок крошечный, полочек почти нет, освещение салона приемлемо только сзади (спереди – полумрак). Начинка почти вся пластмассовая – неуютно. Но есть и достоинства: благодаря электростеклоподъемникам легко общаться с соседями по пробке, обогрев сидений дает возможность одеться полегче. Обогрев зеркал и стекла способствует безопасности (а ее в этой машине, прямо скажем, не густо). Подвеска жесткая, плохо глотает кочки, даже напоминила ВАЗ-2105.

Перелить спиртосодержащую жидкость из одной емкости в другую тяжело только с непривычки.

Трансформировав салон, оба автомобиля из средства передвижения можно превратить в дом на колесах.



Любовь ПЕТРОВА, Н. Новгород, экономист. Ездила на автомобилях «Ситроен», «Мазда», «Хёндай», «Ниссан», ВАЗ, ГАЗ. Водительский стаж – 7 лет. Заслуженный автодегустатор ЗР.

«НОУТ»

Ярко выражена индивидуальность – не спутать с другим. Анфас похож на зайчика. Салон дружелюбный – не хочется выходить (особенно на мороз!). Сиденья очень удобные – сидишь не на, а в кресле. Просторно и спереди, и сзади. Из недостатков – неровный пол, мешающий пятому пассажиру. Хороши откидные столики в спинках сидений – в пути пригодятся! Задний подлокотник посредине гарантирует комфорт люкс-класса. Панель приборов, по сути, удобная, но в столь объемной машине выглядит куце. Сильно наклоненное ветровое стекло потянуло вперед стойки, открыв хороший обзор. То же и сзади – стекло загрязняется мало, а широкий «дворник» легко восстанавливает прозрачность. На ходу не заводит – располагает к размеренной езде. Отчасти тут виновата коробка-автомат – задумчивая, с ярко выраженными переключениями. Органы управления – нежные, чуткие – характеру машины не соответствуют, они рождают желание пошустрить. Хорош громкий зуммер непристегнутых ремней безопасности – хочешь не хочешь, а защелкнешь язычок. Докатка – минус, в наших условиях на такой далеко не уедешь! А вообще «Ноут» – универсал в полном смысле слова. И для города хорош, и для путешествий Ему бы багажник побольше.

«ФЬЮЖН»

Это прагматик на колесах. Дизайн не исключение – функционально, но невыразительно. На салоне сэкономили по всем параметрам. Пластик дешевый и грубый, сиденья низкие и короткие, бардачок узкий. Но работает все как надо. Панель приборов и центральная консоль удобны и информативны, дверные подлокотники и ручки эргономичны. Жаль только, руль далеко – так и не смогла приспособиться. Управление климатом, магнитолой, стеклоподъемниками и подрулевыми переключателями просто и привычно. Сзади места поменьше, зато пол ровный. Вполне приличный багажник, правда, не очень удобной формы. Отличное отопление. Ветровое стекло «дворники» чистят плохо – приходится постоянно включать омыватель. Сзади и это не помогает – зато ночью меньше слепят. Хороши в такой ситуации маленькие наружные зеркала. А вот днем хочется побольше. Едет весело, управление доставляет удовольствие. Жаль, запас мощности маловат – в гору на обгон не хватает. Впрочем, правильно учитывать возможности авто – дело водителя. Кое в чем электроника подстрахует, но огульно полагаться на нее нельзя. Пусть будет, на всякий случай. Но больше всего понравилась розетка вместо прикуривателя: никотин – яд!



Андрей КУЗНЕЦОВ, 29 лет, Н. Новгород, специалист по стратегическому планированию. Ездил на автомобилях ВАЗ, «Нива», «Таврия», «Ауди-80», «Черри». Водительский стаж – 10 лет. Признает только самые современные технологии.

«НОУТ»

Негармоничен: спереди – космический корабль, сзади – наследие прошлого. Садиться удобно благодаря высоким проемам – как у мини-вэна. Кресла правильного размера: нога до колена лежит на подушке. Интересная обивка – плетеная ткань. Приборный щиток мелковат, зато не перегружен информацией. Зачем водителю следить за температурой двигателя – пусть компьютер побеспокоится! Аудиосистема хороша всем – понравились и звучание, и дизайн, и удобство пользования. Есть даже беспроводная связь, надо только настроить функцию телефона. Климат-контроль хорошо вписали в «торпедо», жаль, пользоваться им неудобно, – температуру задаешь в одном углу панели, а интенсивность обдува – в другом.

Крышку дополнительного бардачка возле ветрового стекла приходится подковыривать ногтем, а закрывается она с громким «бряком» – от «Ниссана» не ожидал. Центральная консоль слишком пухлая – мешает ногам и водителя, и пассажира. Зато сзади чересчур просторно: куда столько! Запуск без ключа – вещь хорошая. Но здесь вместо кнопки приспособили флажок – то на то и вышло. После запуска ощущаешь вибрации на педалях, на неровностях бренчат полка багажника и плафон потолка – за такие-то деньги!

Двигатель кажется слабее, чем есть, а трансмиссия слишком чувствительна: переход от торможения к тяге в пределах 5 мм хода педали – попробуй, отлови! При перестроении через «кашу» (мокрый снег, скапливающийся между рядами) «Ноут» теряет устойчивость – приходится ловить. Вдобавок руль при этом подкусывает: чуть расслабился – и привет!

«ФЬЮЖН»

Авто для зрелых людей – консервативное, но сбалансированное по всем показателям. Такое берут всерьез и надолго – отсюда и нейтральный дизайн. Внутри места столько, сколько необходимо, а вот сиденья подкачали – короткие, узкие, без боковой поддержки.

Передние двери просто шикарные – массивные, с широкой площадкой для локтя, удобными ручками и большими карманами. Задние – совсем от другого авто (тонкие и хлипкие). А простые стеклоподъемники сзади – радость для ребятни и головная боль для родителей. Приборы отменно читаются и снабжены приятной подсветкой. У климат-контроля удобно выбирать направление потоков отдельными кнопками. В движении машина плотная, хорошо «ест» крупные неровности. Стыки и трещины покрытия передаются на кузов, но без стуков. Мотор с трансмиссией подобраны идеально – диапазон устойчивой тяги от 1500 до 5000 оборотов! Жаль, у автомата отсутствует режим торможения двигателем. На любом покрытии стоит как влитой – кажется, везде проедет! Правда, если бензина хватит: лючок с замком полчаса на заправке оттаивал – сущее издевательство. И капот открывать страшно – больно хрупок стопор пластмассовый, металл был бы надежнее.

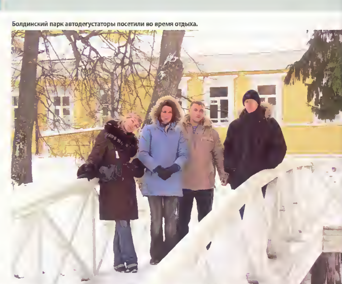
Говорят, если встретится добрый попутчик, любая дорога покажется короткой. Вот и наше путешествие быстро подошло к концу. Цель достигнута – дегустаторы опробовали автомобили и поделились своими соображениями.

Но главное все-таки не в этом. Важнее, что журнал стал еще чуть ближе читателям, а читатели – нам, его авторам.

Вкратце итог токов: «Ноут» приглянулся отделкой салона, размерами и обилием опций, «Фьюжн» первенствовал в ездовых дисциплинах, что, в целом, совпадает с нашим мнением (ЗР, № 6, 2006).

Редакция благодарит ООО ТП «НИЖЕГОРОДЕЦ» за предоставленные автомобили.

Болдинский парк автодегустаторы посетили во время отдыха.




ECUADOR
UBL-683

Ближайшая к Солнцу

Если вам надоело использовать свой автомобиль по прямому назначению, смело поезжайте в Эквадор. Машину-карнавал, автобус-кошмар и даже покрышку-корзину увидел там Владимир Правоторов.

Обычному россиянину Эквадор известен, пожалуй, только тем, что обеспечивает значительную часть нашей страны цветами и бананами. Ни того ни другого я там особо не увидел – удивление вызвало совсем не это. В небольшой, но очень гостеприимной и красивой стране фантазия местного населения вкупе с различными традициями отражается на машинах: эквадорцы целиком или по частям используют их для самых разных потребностей.

Машины тут – самые разнообразные, часто необычные. Как и сама страна, которую иногда называют Южной Америкой в миниатюре: здесь есть и громадные Анды с самой близкой к Солнцу точкой (вершина вулкана Котопакси), и джунгли, и длинное побережье Тихого океана, и уютные города – со старинной испанской архитектурой и следами древней цивилизации инков.

В этих самых городах только успевай крутить головой по сторонам, чтобы не пропустить очередное удивительное зрелище на колесах. Нам повезло: мы прибыли в столицу Эквадора Кито накануне Нового года. Основные праздники, рождественские, уже прошли, да с размахом: страна-то католическая, верующих в ней немало. Но и в ночь с 31 декабря на 1 января тут тоже весело, причем на первый план выходят более древние, индейские традиции. Например, сжигание в новогоднюю ночь больших (в человеческий рост, а то и крупнее) тряпичных кукол, набитых пухом и перьями. Впрочем, свои последние часы эти куклы проводят очень даже весело – разъезжают в открытых кузовах или багажниках машин. Кто-то крепит пару-тройку на крышу, кто-то – на стекла. В общем, если ты едешь без куклы, то даже как-то неудобно. А наутро по всему городу лежат небольшие кучки золы.

Дороги в городах ближе к Новому году используются как средство заработка. Но вовсе не инспекторами местного ГИБДД, а простыми гражданами! Хотя, может быть, и не совсем простыми.. Короче говоря, едешь в такси, машина останавливается на светофоре, а на капот садится миловидная девушка в короткой юбочке. Стрижка короткая, на щеках уж слишком много ру-



«Шерше ля фам» по-эквадорски, или водитель-новичок на серпантине. Нам было не смешно.

Карнавал устраивают где угодно и когда угодно – например, в кузове.



ЧТО ПОЧЕМ В ЭКВАДОРЕ*

Авиабилет Москва–Кито–Москва	Летом 800–1300, зимой 1500–2500 (авиакомпания KLM)
Все переезды внутри страны на автобусе	1 за 20 км
Аренда машины	15–20 в день
Обед или ужин (с пивом или вином)	2–6 на человека
Такси	50 за 200 км
Проживание в отеле Кито	Комната с ванной – 40, без ванны – 10–20
Проживание в других городах	Комната – 5–10
Бутылка рома	5–10

**Все расчеты – в долларах, местной валюты нет*

мян – стоп, да это же переодетый парень! И таких бегает между рядами еще несколько, показывая все свои актерские способности. Ну как не подкинуть им немного деньжат?

Как и всех южноамериканцев, эквадорцев хлебом не корми – дай только переодеться да поплясать. Все вместе называется карнавал. Он может быть большим или маленьким, в любое время суток, по любому поводу и без повода и, конечно, на любом виде транспорта. Популярны небольшие грузовички с открытым кузовом, куда и забираются участники карнавала в своих несусветных нарядах. Интересно, как бы это смотрелось в наших широтах на борту, например, КамАЗа?

Иногда в потоке машин вдруг видишь что-то знакомое и невольно вздрагиваешь. Приглядываешься – да это же наша вазовская шестерка! Или «Нива». Или «девятка». Сначала мы немало удивлялись, а потом привыкли. Наших машин там действительно немало – я бы сказал, процентов 20! Особенно много «нив» и ВАЗ-2104. Интересно, что на общем фоне это довольно приличные экземпляры, а местные жители гордо считают себя владельцами дорогих российских иномарок. Помню, около нас остановилась новенькая «Калина», а из нее вышел хозяин – такой напыщенный и довольный, как будто он приехал, по крайней мере, на «Хаммере». Мы поинтересовались, как машинка и во сколько обошлась. Смысл длинной и восторженной тирады сводился к тому, что этот эквадорец является обладателем топовой версии «Калины» за 13 000 долларов.

Надо сказать, для Эквадора это немалая сумма. Хотя, конечно, есть машины и подороже: я имею в виду раритеты 50–70-х годов в отличном состоянии. От некоторых просто взгляд не оторвать. Наиболее популярны у местных жителей старые, огромные, начищенные до блеска «Мустанги».



Испанским наследием можно любоваться и так.

Пикап-раритет выглядит здесь вполне уместно.



Современному парому здесь предпочитают древний, как мир, плот.





Полноприводная иномарка – это круто!

Корзины-покрышки: хозяйский подход к утилизации отходов.



Курица – не птица? Тогда знай свое место: оно – на крыше!



Наверное, каждый читатель бывал в Крыму или на российском Черноморском побережье, и знает, каково ездить по серпантину. Так вот, в Эквадоре это еще страшнее. Особенно когда едешь на крыше автобуса! Да-да, у многих туристических автобусов сиденья установлены на крышах. Обзор, конечно, отличный, но все мысли только об одном: как бы очередное покачивание этой ветхой повозки не увлекло ее в пропасть, глубиной метров, эдак, 150!

Кроме того, никогда ранее не видел, чтобы автобусы переправляли на другой берег озера на плоту! Не удивлюсь, если этот плот помнит еще древних индейцев Кечуа, населявших эти места.

Кстати , эквадорцы – довольно чистоплотный народ. Например, когда они везут всяческую живность на продажу на один из многочисленных рынков, то в салон автобуса ее не берут. Лам и альпаков (это помесь козла и верблюда!) запихивают в багажное отделение, а кур (живых) целыми связками везут прямо на крыше. Так они и свисают гроздьями, слабо квохча…

Вернусь к серпантину: далеко не везде он может похвастаться наличием асфальта. Нет его и на пути к упомянутому вулкану Котопакси. Сама гора не является высочайшей в мире, но поскольку находится почти у экватора, то в силу некоторой «приплюснутости» планеты знаменита именно максимальной близостью к Солнцу. Чтобы попасть на альпинистский приют Котопакси (на высоте 4800 м), мы заказали микроавтобус с водителем и гидом. Водителем оказалась симпатичная барышня, что, конечно же, нас насторожило... И не зря!

До первых признаков серпантина она доехала довольно бойко, но затем начался какой-то кошмар. Она просто не умела трогаться в горку. Трудно описать чувства, когда машина с диким ревом (дама от страха давила газ в пол) катится назад, набирая скорость! Каким-то чудом не улетели в пропасть, а лишь заехали передним колесом в кювет. Задний привод оказался очень кстати, и, выбравшись на дорогу, мы принялись всем экипажем учить горе-водительницу азам техники езды в условиях горной местности. Справедливости ради надо сказать, что дело у нее пошло неплохо, и мы благополучно добрались до места назначения.

Напоследок стоит сказать, что эквадорцы – народ небогатый, поэтому находит в хозяйстве применение всему. Например, на рынке можно встретить горы корзин для фруктов или овощей, сделанных из старых покрышек. Обязательно купил бы парочку, кабы не тащить в Москву за 11 тысяч километров . □

О кольцевых маршрутах, бензине и чиновниках

На сей раз «диалог» главного редактора Петра Меньших – это не только его ответы на ежемесячные вопросы читателей в прямом эфире, но еще и небольшой комментарий к репортажу, открывающему предъюбилейный мартовский номер.

Решив повторить через 80 лет пробег тех, кто начинал журнал, я и не думал, что придется, в итоге, выходить на прямые аналогии между прошлым и настоящим. Но – пришлось. Мы тоже едем на иномарке и – увы! – сами себе напоминаем эдаких инопланетян, с интересом наблюдающих жизнь аборигенов, которые тоже просят сообщить «туда, наверх» какие-то важные для них сведения. Они верят – их услышат и что-то изменят, подправят, улучшат.

Тот кузнец из прошлого, лихо починивший машину предсовнаркома товарища Рыкова, просил передать «наверх», что, дескать, русский человек может все: хоть блоху подковать! И в этом – два самых живучих стереотипа нашего мышления. Неистребимая вера в вождей и не менее сильная вера в собственную способность решить любую задачу. Даже без технологий, знаний, опыта.

В общем-то, вера многое значит. И не хочется думать, что подкованная Левшой блоха утратила возможность танцевать... Хуже другое: спустя 80 лет мы опять несемся по кольцевому маршруту, не пытаясь вырулить на магистраль. Лицензию на «Сайбер» купили еще два года назад – а где новые ГАЗы? Недавнее тольяттинское руководство, как и следовало ожидать, благополучно сменило должности – а где новые ВАЗы? Еще говорят, что там хотят прикупить «Иж-Авто» – а что скажет альянс «Рено-Ниссан»? Мы же с ним, считай, партнеры – вон, новую модель запускаем в следующем году! Или уже нет?

Вновь, как и в давние времена, мы фактически катим по степи пробитое колесо. И верим в то, что с небес спустится то ли кузнец, то ли вождь, который рассадит по местам нужных людей, включит рубильник и взмахнет дирижерской палочкой. Вот тогда-то мы и развернемся в полную силу, уйдем с кольцевого маршрута и выпустим, наконец-то, наружу свой невостребованный и нерастраченный потенциал.

А он у нас действительно есть. Во всяком случае, я в это верю



№ 8 Получен 06.02.08 10:19
Автор: Дмитрий, Ноябрьск

Вскоре Россия станет одним из членов ВТО. Как, на ваш взгляд, это событие отразится на размере ввозных пошлин: станут ли автомобили доступнее?

Пошлина на подержанные автомобили не изменится вовсе, а на новые – изменится, но не сразу и незначительно. По условиям соглашения Россия обязана снизить пошлины на новые автомобили с нынешних 25% до 15%, но только на 6–7-й год после вступления в ВТО. К тому моменту, правда, это особенной роли не сыграет – большую часть иномарок будут уже собирать в России.

№ 34 Получен 06.02.08 10:51
Автор: Александр, Челябинск

Ваши специалисты делают заборы бензина и солярки с целью выявления заправок, которые торгуют плохим топливом – это очень хорошо и правильно. Правда, все проверки происходят в Москве, реже в Санкт-Петербурге. А как же быть с остальными городами России? Ведь тут, у нас в глубинке, проблема эта более актуальна. В частности, в Челябинске – почему бы не сделать следующую проверку у нас?

Мы никогда не забываем про «остальные города»! В частности, грядущая экспертиза бензинов, планируемая на апрельский номер, посвящена пробам топлива, взятого в четырех областях России. Но поймите: проверить «все сразу» очень трудоемко и дорого. К тому же вы сами себе противоречите: всем ли интересно будет читать подробный материал именно про Челябинск?

№ 49 Получен 06.02.08 11:16
Автор: Василий, Москва

Какие детали системы подачи топлива и зажигания двигателя впрыскового авто следует иметь в поездке, чтобы «не стать среди поля»?

Впрысковые машины довольно живучи, поэтому стать среди поля маловероятно. Но если вам нужна некая гарантия, возите с собой бензонасос, «мозги», форсунки, датчики (положения коленвала – обязательно), а главное – трос, деньги и телефон.

№ 62 Получен 06.02.08 11:25
Автор: Валерий, Тольятти

30 лет назад... Пустые улицы Тольятти... Я – мальчишка, мечтающий о машине. Сегодня же я мечтаю, чтобы они исчезли. А вы?

Я слишком люблю машины... Но вполне понимаю ваши чувства.

№ 103 Получен 06.02.08 11:54
Автор: Роман, Москва

Недавно расширили полномочия судебных приставов – в частности, они вправе накладывать запрет на выезд за границу лицам, не оплатившим штрафы. Только до конца не ясно, как и где узнать: не числятся ли за мной какие-то неоплаченные штрафы? Как узнать, есть ли я в некой базе данных? Я нарушил – я заплатил, но вот почему информация о моем платеже не приходит в соответствующие органы – проблема государства. Я плачу налоги на содержание всего этого чиновничьего аппарата и хочу, чтобы за мои деньги этот аппарат работал с максимальной пользой и удобством для общества.

Согласен с вашей позицией по поводу бюрократического аппарата. Что касается судебных приставов, то тут поступили, как всегда. Сначала принимают поправки, а потом думают, как это будет работать. Дело в том, что единой базы у службы судебных приставов нет. Поэтому узнать, поступила ли информация об уплате штрафа в другом регионе, зачастую невозможно.

В рамках февральской «Первой среды» читатели получили ответы на 305 вопросов. За месяц, прошедший с предыдущей конференции, на сайте ***www.zr.ru*** *зарегистрированы 688 739 посетителей*

Что выпускает ГАЗ? Как «ракушки» поедают пространство? Не поменять ли «Логан» на «Приору»? Эти и другие темы – в «зарулевском» почтамте марта.

ОТ БЫВШЕГО ПАТРИОТА АВТОПРОМА

Я – сотрудник Нижегородского политехнического университета, зам. зав. кафедрой, кандидат наук. Вопрос о новой машине решил быстро – конечно, «Волга». Тем более завод рядом. В крупнейшем автосалоне «Нижегородец» подобрали машину – дооборудованную, доведенную, блестящую. А она не завелась… Ничего, приедем завтра.

Назавтра поехали в другой салон, машина нашлась – хорошего цвета и с «добрым» мастером по тюнингу, который со своей бригадой за несколько дней сделал «все, что надо». Выехали из салона и радовались – минут 15, пока не «сдохло» сцепление. И еще зависали тормоза – мелочь, но неприятно. Приехали в гарантийку, все починили за 6 часов.

Через две недели от двойного выжима сцепления начала уставать левая нога, а педаль газа стала стопориться в нажатом положении. На улице потеплело – через открытые окна запахло бензином. Водительская дверь перестала открываться с улицы – износилась, наверно. Затем пошел летний дождь. Я не против дождя, я – против неработающих дворников, которые выбивают предохранитель в положении «выключено».

Потом началась вибрация на невысокой скорости – порекомендовали отбалансировать колеса. В итоге выяснилось, что «умер» кардан. Свист новых крутых зеркал на трассе не в счет: закрыть окна, включить музыку и – красота. Но еще через неделю разорвался обратный шланг от радиатора. Какие-то звуки стал выдавать блок управления отопителем. Потом застучала передняя подвеска, хотя на одометре менее 15 000 км. Перестала открываться задняя правая дверь. Потом я заменил блок управления отопителем, ревущий бензонасос, рабочий цилиндр сцепления, а заодно наконец-то шаровые опоры с левой стороны. Ура – Новый, 2007 год.

Через месяц я снова на сервисе: с громыхающей передней подвеской, неисправным блоком управления отопителем, течью масла и охлаждающей жидкости из двигателя, а также бензина из бака. В общем, надоело – осталось подать в суд. Так и сделал. А сейчас езжу на купленном в кредит новом «Матизе». Казусы тоже есть, но, пробежав 15 000 км, не стучит, не льется, не воняет. Как-то непривычно…

Вот такая грустная история. И патриот я, похоже, бывший. Во всяком случае, в когорту владельцев «Волги» возвращаться не хочется.

МИХЕЕВ А.В.,
НИЖНИЙ НОВГОРОД

«Соболь» становится лучше?

С «ответным словом» по поводу критической заметки в ЗР, 2007, № 11 выступает Александр Сколков – директор по качеству дивизиона «Легкие коммерческие автомобили» «Группы «ГАЗ».

Ознакомившись с заметкой «Как я купил «Соболя», мы выяснили, что Антон Котов приобрел машину на фирме «Кик Кар» 23 марта 2007 года, и встретились с ним.

Как оказалось, в нарушение установленного порядка дилер не в полном объеме провел предпродажную подготовку и не предоставил покупателю возможность ознакомительной поездки. По этой причине, к сожалению, покупатель сразу же столкнулся со слетевшим разъемом с датчика детонации. Нами проведен анализ этого случайного дефекта. Проведены разъяснительная работа с рабочими-сборщиками, а также аудит технической базы и уровня подготовки персонала фирмы-дилера.

При пробеге 50 км Антон Котов обратился по поводу замены раздаточной коробки в связи с ее шумностью. Она была заменена, но при этом не зашплинтовали соединение рычагов привода управления – это пришлось сделать владельцу.

Для повышения надежности взамен винтовых хомутов введены червячные, которые при предпродажной подготовке и ТО необходимо проверять и подтягивать, поскольку бывает усадка материалов шлангов и патрубков. Для исключения упомянутых случаев проведен инструктаж с работниками техцентра. С целью улучшения качества раздаточных коробок производство переводится на новую площадку, где уже освоена технология шлифовки зубьев шестерен.

Антон Котов продолжает эксплуатировать свой автомобиль и уже «намотал» более 11 000 км. Мы получили от него развернутый перечень самостоятельно проведенных им усовершенствований, за что очень благодарны. Перечень прорабатывают наши конструкторы и технологи.



«Ракушки» пожирают пространство

Очень по душе статья о проблемах жизненного пространства (ЗР, 2007, № 11). В дополнение хотелось бы поднять вопрос о «ракушках». Я утверждаю – они совершенно бесполезны. Сам в прошлом владелец подобного барахла, могу доказать с помощью статистики, что укрытием этот ящик не является! Попасть внутрь очень легко – достаточно оторвать лист обшивки, а внутри – твори, что хочешь. Таким путем у меня во дворе было ограблено и изувечено три машины. Далее – с ракушкой каждая машина требует втрое больше места: сама ракушка, место перед ней и машина в городе! Еще нюанс – из 12 ракушек ежедневно используются 8. Остальные превращены «предприимчивыми» жильцами в чуланы или, того веселее, сдаются (!) неким лицам под лоточный инвентарь. Что там на самом деле – никто не знает.

Ю. КУЗНЕЦОВ, МОСКВА

Путевые «фотозаметки»

Этот указатель встретил где-то под Смоленском. Свернуть не рискнул.

АЛЕКСАНДР КУЗЬМИН





Как вам наш «аппарат»? Возродим автопром сами, если больше некому!

ВЯЧЕСЛАВ

У машины есть душа!

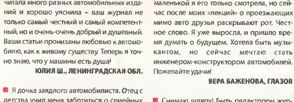
В этом мартовском номере мы помещаем строки из писем наших читательниц о журнале, который они считают своим.

Я очень люблю автомобили и технику, читала много разных автомобильных изданий и хорошо уяснила – ваш журнал не только самый честный и самый компетентный, но и очень-очень добрый и душевный. Ваши статьи пронизаны любовью к автомобилю, как к живому существу. Теперь я точно знаю, что у машины есть душа!

ЮЛИЯ Ш., ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ.

Я дочка заядлого автомобилиста. Отец с детства учил меня заботиться о семейных «железных конях», любить их. Я усвоила его уроки. Мне всего 14 лет, и половина из них связана с вашим журналом. Конечно, маленькой я его только смотрела, но сейчас после моих «лекций» о проезжающих мимо авто друзья раскрывают рот. Честное слово. Я уже выросла, и пришло время думать о будущем. Хотела быть музыкантом, но сейчас мечтаю стать инженером-конструктором автомобилей. Пожелайте удачи!

ВЕРА БАЖЕНОВА, ГЛАЗОВ



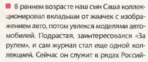
Снимаю шляпу! Быть редактором журнала с такой славной репутацией – потрясающее дело. Я фан «За рулем» и нахожу еще очень удачным его интернет-сайт. Когда привожу журнал из Москвы, восхищаются даже мои немецкие друзья, открывая и видя выдающиеся фото. Новых успехов и дальше!

ЭММА ЛЕОНИД, ФРГ



В раннем возрасте наш сын Саша коллекционировал вкладыши от жвачек с изображением авто, потом увлекся моделями автомобилей. Подрастая, заинтересовался «За рулем», и сам журнал стал еще одной коллекцией. Сейчас он служит в рядах Российской Армии. Когда уходил, попросил меня покупать журналы, чтобы коллекция не прерывалась. Сказал: «Мама, купишь 18 журналов – и я буду дома (ему служить 1,5 года)». Я очень рада, что у него есть такой друг, как «За рулем», рядом с которым он идет по жизни – уверенный, информированный.

КАРМАНОВА ТАТЬЯНА БОРИСОВНА, КИРОВ



P.S. «Зорулевцы»! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru

Почтамтом марта руководил Михаил КОЛОДОЧКИН

Дорогой белою

Север России – отличный полигон для испытаний вседорожников. В приполярный город Печору по зимнику отправились Владимир Арбузов, Евгений Михалкевич, Андрей Сидоров и Петр Торичный. Фото: Валерий Новиков.

Кто же спорит – путешествовать лучше всего первым классом. Тепло, сытно, не трясет и удобства всегда наготове. Но много ли увидишь из окна автобуса, поезда или самолета? Только то, что видели миллионы. За эксклюзивом – пожалуйте ножками. Но далеко пешком не уйдешь. Хотя бы потому, что времени, как обычно, не хватает. Это тысячу лет назад человек мог позволить себе путешествовать со скоростью самого медленного верблюда в караване. Да и не к лицу автомобилисту мерить землю шагами – для этого есть одометр. А если он на вседорожнике, то маршруты можно выбирать самые смелые. Вплоть до тех, куда Макар те-

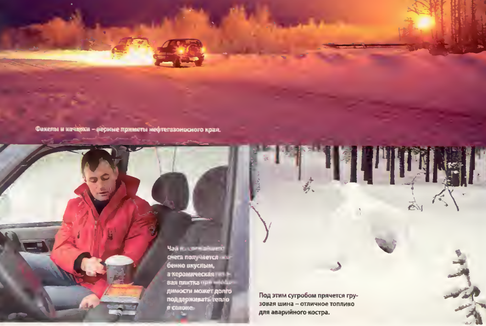


лят не гонял – летом там непроходимые болота, а зимой – ну кто гонлет их зимой!

Итак, едем на Север, в Печору, туда, где дороги живут с декабря по март, пока их держит мороз. В остальное времл года связь с Большой землей по железной дороге, рекам или самолетом.

«Патриот» и «Шеви-Нива» – самые рвслространенные современные отечественные полнолриаодники, – нв них и отправимся. Из Москвы выезжаем на второй рвбочий день после новогодних и рождественских каникул. Постные дни звкончились, и истосковаашаяся по настолщей работе ГАИ, кажется, взялвсь наверстывать упущенное и т[illegible] мозит нашу спврку чуть ли не каждые полчаса. За тысячу с небольшим километров, пройденных в первый день, документы проаерили около тридцати раз! Последний пикет, уже глубоко за полночь, полчаса изучвл бумаги, но лричину остановки нам так и не выдал. Что ж, со стороны Чебоксар подозрительный автомобиль а Москву так лросто не лрорвется.

Обе машины основательно загружены. Поклажа, за исключением канистр и инструментов, легкал, но объемнал. В «Шеви-Ниае», ваиду мвлостн автомо[illegible], аккуратно упакована в сумки, в в просто[illegible]ном [illegible] лежит в б[illegible] нее вккуратной кучей – зато все на виду и легкодоступно. Однвко к концу дня такой способ укупорки показал свои слабые стороны. Имущество разделилось по удельной плотиости – тяжелое л[illegible]ло на дно, легкое – на поверх[illegible]ности. А стоило открыть з[illegible]днюю дверь – едва не вывалилось н[illegible]рогу. На будущ[illegible] стоит [illegible] [illegible] сетку.



Факелы и качалки – верные приметы нефтегазоносного края.

Чай из свежайшего снега получается особенно вкусным, а керамическая газовая плитка при необходимости может долго поддерживать тепло в салоне.

Под этим сугробом прячется грузовая шина – отличное топливо для аварийного костра.

«ПАТРИОТ» – ПЕРВАЯ КРОВЬ

Значок на панели приборов, предупреждающий об отказе ABS, засветился, едва отъехали от Москвы, но возвращаться не стали – плохая примета. В конце концов обходились без ABS всю жизнь, проживем и еще недельку. Портативный сканер подсказал – обрыв в цепи датчика правого заднего колеса, но визуально будто бы все в порядке. Забегая вперед скажем, что по возвращении нашли еще одно уязвимое место в системе. «Прокол» этот чисто компоновочный – при полном ходе сжатия задней подвески разъем провода этого же датчика, закрепленный на раме, сминается стремянкой рессоры! Иными словами, ABS была обречена еще при проектировании машины.

Второй день, курс строго на север. За бортом по-прежнему -25°С. Двигатель «Патриота» хоть и жрет бензин вовсю, на тепловой режим не выходит. Полностью закрыли радиатор картоном – кое-как набрал 80°С. Потеплело и в салоне, но стоит заглушить мотор, как тепло тут же улетучивается. Да и в движении климат в УАЗе резко континентальный: нога на педали газа жарится, другая мерзнет. А убавить обороты вентилятора печки нельзя – обмерзают боковые стекла. У переднего пассажира мерзнут обе ноги. А если он без шапки, то и оба уха. Во всем виноват ветер – свистит по периметру стекла передней двери, как его ни закрывай. Да из-под рычагов КП и раздатки задувает – чехлы с них то и дело слетают.

В «Ниве» теплее и комфортней, да и ехать намного легче. Не зря говорят, что все познается в сравнении: дальняя поездка на «Патриоте» – хороший повод полюбить «Ниву». Впрочем, есть замечание и к ней – правая нога водителя греется, как на УАЗе.

Яранск – царство льда. Кажется, будто в городе разом лопнули все водопроводные трубы и вода залила улицы. Малейший подъем становится серьезным препятствием для УАЗа (у него, в отличие от «Нивы», шины без шипов). Как ездят местные жители – загадка.



Обледенение закончилось сразу же за городом. Дальше вполне нормальная дорога.

Темнеет в этих краях часа на два раньше, чем в Москве, – часовой пояс тот же, а фактически мы забрались довольно далеко на северо-восток. Свет у «Патриота» великолепный, а благодаря высокой посадке дорога отлично просматривается. На «Ниве» одна за другой сгорели лампы ближнего света. Еще вчера заметили, что в режиме передачи рации свет на «Ниве» становился гораздо ярче нормы. Оказывается, эффект этот хорошо знаком опытным радиолюбителям – реле напряжения «сходит с ума» и задирает напряжение генератора.

Не вдаваясь в физику процесса, просто обратим на это ваше внимание. А пока опускаем фары до упора вниз, чтобы не слепить дальним светом встречных, и продолжаем движение сквозь морозную метель.

Дело к ночи, заезжаем на заправку. УАЗ, как обычно, берет на борт свою львиную до-

Новенькая, судя по состоянию металла, аварийная «Газель» эвакуации так и не дождалась – теперь под снегом лишь ее «голый» кузов.



лю бензина, «Нива» довольствуется скупой пайкой. Пора заглянуть под капоты: что там с маслом, «Тосолом» и вообще, все ли на месте. У «Нивы» – сплошной сугроб. Снег, к нашему удивлению, не тает, но и работать мотору ничуть не мешает – пусть все так и остается. «Патриот» же вновь подтвердил репутацию «весельчака» – этот скучать не дает! Система охлаждения потеряла около полутора литров «Тосола» – вытек через стыки патрубков. А ведь хомуты перед поездкой тщательно проверили и подтянули. Впрочем, это мелочь. Подтянули еще раз, долили – не течет. «Пропало» сцепление – ушла жидкость из бачка главного цилиндра. Искать впотьмах причину не хотелось, поэтому просто долили бачок доверху и прокачали – до ночевки должно хватить. Но главное открытие оказалось куда более интересным: из-под штуцера, соединяющего бензопровод с рампой, на генератор лилась тоненькая струйка бензина – точно на крышку коллекторного узла. Вот она – настоящая причина непомерного аппетита машины и запаха в салоне. Хорошо хоть не сгорели по дороге: коллектор-то, бывает, искрит… Но, видимо, Бог «патриотов» любит, помиловал и в этот раз

Негерметичность объяснялась просто – сплющилось уплотнительное колечко. Нового не нашлось, соединение затянули «металл по металлу». Течь прекратилась, а расход вошел в норму.

Чем дальше на север, тем, как ни странно, теплее. За бортом уже всего-то -18°C. Дорога до Сыктывкара чистая, ухоженная, на поворотах заботливо посыпана песком. Ближе к Ухте на обочинах то и дело попадаются бревна. Налететь на такое – верный способ оторвать

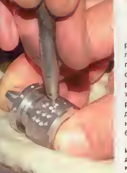
Несмотря на предостережение, никто пешком по переправе не ходит.



Лед на Печоре к середине января – верных полметра.

Спасательный инвентарь посреди переправы пока не востребован, однако страховка лишней не бывает.

Самая надежная переправа – вмерзший в лед понтонный мост.



рядка, но неисправность нашли быстро – зависли щетки регулятора напряжения. Почистили, продули – генератор заработал как надо. С «Патриотом» же провозились до вечера. За ночь вновь опустел гидропривод сцепления. Причина – боковой износ поршня рабочего цилиндра. Цилиндр за-

Износ поршня в рабочем цилиндре сцепления компенсировали кернением и подгонкой размера по месту.



Суда на Печоре зимуют на берегу.

мост. А вот и «сеятель» их – догоняем лесовоз. На его «рогах» весело подпрыгивает столка бревен – того и гляди, свалятся на дорогу.

Обочины здесь коварные – плуг снегоуборщика чистит их с заласом, и под расчищенным снегом вплоне может оказаться кювет. Следы легкомысленных остановок в таких местах встречаются довольно часто, а провалившуюся в сугроб «шестерку» даже самим довелось вытащить на асфальт.

Северная окраина Сыктывкара запомнилась ужасной вонью: местные говорят, смрад источает целлюлозно-бумажный комбинат. Сами особого беспокойства не выказывают – привыкли. Мы же, неподготовленные, еще с десяток километров ехали, зажав носы.

Заночевали в Ухте. Там же провели и весь следующий день – машины требовали ремонта. На «Ниве» пролала за-

креплен на картере сцепления жестко, а вилка ходит по дуге. В результате боковая сила прижимает поршень к одной стороне, со временем он становится овальным и уже не может правильно ориентировать манжету. Узел, как оказалось, редкий – найти в магазинах не смогли. Но и ехать без сцепления не хотелось.

Поршень накернили по месту износа, подогнали наждачкой в размер и установили на место – не течет до сих пор. Ремонт шкворней поворотных кулаков отложили до возвращения домой – люфт колеса относительно вертикали около 15 мм, курсовая устойчивость машины заметно ухудшилась, но худо-бедно едет. Кстати, владельцы «патриотов» знают об этой особенности и вынуждены менять втулки через 5–10 тысяч километров.

Из Ухты выступаем затемно, чахлый северный лес освеща-



Сотовой связи, автосервисов и АЗС на зимнике нет – рассчитывать можно только на свои силы.

Волокуши на зимнике гораздо удобней прицепа-тяжеловоза!

Дорога в деревню проходима только для гусеничной техники.

ют огромные факелы нефтяников. Зарево в полнеба! Красиво и величественно, только уж очень бестолково выглядит это «центральное» отопление тайги. И экология страдает. Неужели бесплатное тепло никому не нужно?

...И РЕЧКА ПОДО ЛЬДОМ БЛЕСТИТ

Первая переправа через Печору – вмерзший в лед понтонный мост. Знак «60 тонн» подтверждает серьезность сооружения. На берегу пара суденышек на зимней стоянке и засыпанный снегом паром. Вторая, за Вуктылом – настоящая, ледовая, открыта, говорят, недели три назад. Ее грузоподъемность – 30 тонн, ширина, отмеченная вешками, – метров 50. Интересно, какова толщина льда? Уходим на сотню метров от ледовой дороги, расчищаем снег и сверлим лунку. Верных полметра! А учитывая, что полотно переправы наморожено дополнительно, – под колесами будет и все 70 см. Выдерживает даже тяжелую технику буровиков.

Дальше почти 200 километров зимника. Расчищенное полотно довольно широкое, скорость местами можно держать под 90, но в среднем 40–50. Только увлекаться ею все же не стоит. Места глухие, сотовой связи почти нет, а движение – две-три машины в час, и на экстренную помощь рассчитывать не приходится. К тому же дорога кое-где идет по болотам, а мох и снег – отличные теплоизоляторы. Чуть съехал в сторону, без буксира не выберешься: под метровым сугробом вода. К слову, снег здесь очень чистый и... вкусный! Чай из него особенно хорош.


В метре от дороги.

После обильного снегопада на зимник выезжает дорожная бригада – два-три «Кировца». Они и дорогу чистят, и грузовики из сугробов вытаскивают, так что замерзнуть посреди болота маловероятно. Тем более что дров в достатке, да и пробитые шины вдоль дороги не бросают – ставят вертикально, чтобы виднелись и из-под снега.

Заправок здесь нет, а жилье встретилось всего пару раз: довольно большое село в полукилометре от дороги и вахтовый поселок газовиков.

Третья ледовая переправа через Печору – у одноименного города. Обустроена солидно: по берегам шеренги дорожных знаков, регламентирующих правила проезда, на середине с обеих сторон стопки досок, багры лестницы, даже спасательные круги есть. Временами наезжает ГАИ, посматривает за движением. Только вот грузоподъемность всего 10 тонн. Занятная закономерность – чем дальше на север и толще лед, тем меньше разрешенный вес на переправе. Подтверждают это и дальнобойщики на КамАЗе, едущие из Усинска. Там, говорят, знак и вовсе «5 тонн». Но рядом – особый вагончик, а в нем человек. Такса – 1500 рублей.

Пора возвращаться. Впереди более двух с половиной тысяч километров по морозу, только в обратной последовательности: полыхающие среди леса факелы в полнеба, Ухта с бревнами на дороге (их, кстати, к тому времени убрали), зловонная окраина Сыктывкара, Яранск с ледяными дорогами, Чебоксары с фантастической ночной подсветкой и бесснежная, погруженная в смог Москва.

И разбор полетов – «боевые» потери помогли выявить слабые места машин и наметить план работ по их устранению. Доведем, напишем, проверим в деле. И надеемся, что заводчане прислушаются к нашим предложениям. □



Престижная реальность

За «Вольво» давно закрепился имидж одной из самых дорогих машин по части содержания. А куда уходят деньги «вольвоводов»? Добровольно встать на путь «банкротства» полтора года назад решился Михаил Колодочкин.

Менеджер автосалона был на высоте.

– Противоугонка? – вежливо переспросил он. – Можно, конечно, но – зачем она вам? Марка «Вольво» стоит особняком – на таких авто ездят не лацаны, а серьезные и уважаемые люди! Пытаться сбыть кому-то из них краденый калот или машину – наивно: лотому-то эти автомобили и не воруют.

Остаток того дня я размышлял, подхожу ли на роль «серьезного и уважаемого». А лотом признался сам себе, что давно хотел хоть немного поездить именно на «Вольво» – ведь я всегда предпочитал классическую музыку эстрадной. Кисло локосился на лрайс-лист и понял, что, несмотря ни на что… созрел.

Наломню, что «голый» вариант S60 (140 л.с., «механика») на момент локупки (июль 2006 года) стоил 29 900 долларов, ломноженных на тогдашний курс. Для меня же лринцилиальным было наличие «автомата» и двигателя в 170 л.с., а также CD-проигрывателя, раздельной «климатики» и парктроника. Столь же лринципиальным было мое нежелание платить за литые диски и кожаный салон. В итоге уговорить «сероглазую шведку» лоехать ко мне домой удалось примерно за 900 с небольшим тысяч рублей.

Точнее – за 970 тысяч. Детали – чуть лозже…

ЦЕНА ЦИВИЛИЗОВАННОГО ВЛАДЕНИЯ

Престижность марки я ощутил моментально: на мойке с меня стали запрашивать чуть не вдвое больше, чем за предыдущую «Волгу». Уличные попрошайки, лрезрительно игнорировавшие нижегородское творение, отныне жалобно скребутся на перекрестках в мое стекло. А бабуся из соседнего подъезда неожиданно лроявила знание маркетинга и лробурчала соседке по скамейке: «Вольво» – машина дорогая…» Что ж, лрикинем.

Действительно, стоимость лервого же ТО (15 000 км) облегчила карман лочти на 14 тыс. рэ. Еще были два смешных дефектика: гарантийных, а лотому – бесплатных. Сначала отвалился лриводной тросик в механизме задней двери, а затем в одночасье угасли оба звуковых сигнала. Но об этом – потом.

Продолжаем считать деньги. Средний расход топлива за 23 000 км пробега составил всего 7,5 л/100 км. Цифры влолне реальные: дело в том, что мерзость московских пробок вынудила свести поездки по родному городу к минимуму. Именно лоэтому километр пробега на 95-м бензине обходится мне теперь не дороже лолутора рублей. Но…

Но кайф от беспроблемной езды лод Рахманинова и Чайковскогоислортила зарулевская лривычка ледантично лодсчитывать всякую всячину – например, стоимость километра пробега. И вот здесь-то сказочные лолтора рубля мгновенно выросли… ВПЯТЕРО! Причина такого «дефолта» – в лриведенной таблице бешеный скачок цены породила… страховка. Ее стоимость такова, что даже стань бензин бесплатным, а машина совершенно неубиваемой и не-

РАСХОДЫ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЮ S60

Расходы	Сумма, руб.
Стоимость автомобиля	*900 416,35*
Постановка на учет	12 000,00
Страховка «Каско» за 2006 год	52 107,18
Страховка ОСАГО за 2006 год	6732,00
ТО*	13 755,53
Страховка «Каско» за 2007 год	42 476,94
Страховка ОСАГО за 2007 год	6395,40
Бензин «Премиум-95»	34 500,00
Мойки	15 350,00
ИТОГО (без учета стоимости автомобиля)	**182 817,05**

Стоимость нормочаса – 1641,60

ИЗ ЖИЗНИ «ВОЛЬВОВОДА»

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Почему на моей «сероглазой» вдруг померли оба сигнала – загадка. Впрочем, неисправность ерундовая, переживать не стоит. Звоню на сервис в Измайлово, сообщаю о дефекте и тут же записываюсь на ближайшее воскресное утро. Машину быстро забирают, а мне вручают талончик в бар – там угостят бесплатным стаканчиком сока. Класс! И не хочется замечать, что неприветливая девица оползала к своей стойке минут, эдак, на 50…

Часа через два – все в порядке, вот ключи. Только вот… комплекта сигналов в наличии нет – перезвоните денька через три-четыре. А пока прикрутили вам только низкочастотник – поездите так. Хмм… Ну, ладно.

Через четыре дня звоню – сигналов нет. Когда будут, не знаем, ищите сами! Ребята, раньше вы не на вазовской станции работали? Звоню в сервис той же фирмы на Киевском шоссе – там удивляются: сигналы есть! Менеджер тут же оформляет заявку – уже завтра «клаксончики» доставят в Измайлово на мое имя!

Вновь записываюсь на ближайший выходной. Приезжаю – сигналов нет… Несусь на Киевское – через пару часов «Вольво» вновь бибикает, а передо мной извиняются за поведение невоспитанных коллег. Дескать, вот заявка номер такой-то – тем оставалось только протянуть руку к полке или… послать клиента подальше. В измайловском сервисе выбрали второе – что ж, больше они меня не увидят.

Впрочем, не уверен, что этот факт сильно кого-то расстроит. Судя по всему, спрос на услуги пока что сильно превышает предложение.

загрязняемой, километр пробега стоил бы мне более 5 рублей. А с топливом и обслуживанием – пожалуйте 7 рублей 95 копеек!

Однако преследовала дороговизна именно «Вольво» тут ни при чем: такова цена цивилизованного владения ЛЮБЫМ современным автомобилем из серьезного ценового диапазона. Можно, конечно, отказаться от фирменного сервиса, плюнуть на страховку и мыть «шведку» из ведерочка, но это – возврат в эпоху гаражного «волговедения». Не хочу.

Правда, есть еще одно решение проблемы – кардинальное: переход к услугам «девочек по вызову» – прокатных машин. Страховка, техосмотр, смена резины, обслуживание, ремонт, гараж – затраты по всем этим статьям заменит арендная плата: заливай бензин – и езди. Но это – совершенно новая для меня автомобильная жизнь, рассуждать о которой всерьез я пока что не готов



На одной заправке S60 легко проходит от Москвы до Великого Новгорода и обратно. Думаю, что если «упереться» как следует, то смогу продлить беззаправочный перегон и до Питера. Удовольствия такая езда, скорее всего, никому не доставит, но попробовать хочется.

НЕ НАДО О ГРУСТНОМ

Нет, расставаться с этой машиной я вовсе не намерен. Шаг в цивилизацию сделан, а удовольствие от общения с техникой подобного уровня превосходит любые издержки, материальные и моральные. Отмечу, что впервые в жизни я начал ездить с абсолютно пустым и чистым багажником (без канистр, тряпок и баночек-скляночек), в который не страшно положить даже собственный пиджак. Грешен – разучился открывать капот: чтобы залить омывайку, каждый раз ищу нужный рычажок. Однако, чтобы «шведка» не зазнавалась, пару раз щелкну ее по носу.

Широченные передние стойки – дань пресловутой безопасности – делают обзорность в S60, мягко говоря, неидеальной. Блики в ветровом стекле от решеток вентиляции – это нехорошо. Как и то, что в современной машине почему-то не нашлось штатного места под аптечку; пришлось запихнуть ее в трюм багажника рядом с аккумулятором. А двухлитровый огнетушитель уехал в нишу к правому заднему фонарю. Правда, можно было купить фирменный, за 200 долларов: он бы с креплением влез под переднее сиденье. Но – виноват, пожмотничал.

Теперь – снова к позитиву. К великому моему удивлению, «Вольво» уже несколько раз прощала мне дурные привычки, нажитые с ГАЗ-3102. Там я иногда хулиганил и позволял себе парковаться у забора или стены "до легкого касания" бампером. Так вот – несколько довольно звонких ударов передней «юбочкой» о бордюрный камень сошли мне с рук. И за это – отдельный «респект» тем, кто сделал эту деталь из «правильного» пластика.

А общий вывод понятен: цивилизованное содержание современного авто несоизмеримо дороже привычного нам «совка». Понимая это, один мой знакомый сознательно ездит круглый год на раздолбанных «жигулях» или «одах», меняя их каждую осень. Мойки, страховки, ремонты, противоугонки – этих слов он не знает и не хочет, да и на перепродажах почти ничего не теряет. Что ж, можно ездить и так.

Но уже без «удоВОЛЬВОствия»! □

СВЕЧИ

За рулем

ПОКУПАЙТЕ С УВЕРЕННОСТЬЮ!



Стеклоочиститель



Антифриз

Насосы водяные

Фильтры масляные, воздушные, топливные



Автонабор



Тормозные колодки

ЕВРОПЕЙСКИЙ СТАНДАРТ КАЧЕСТВА

Свечи "За рулем" обладают исключительно высокими эксплуатационными характеристиками.

3-ЭЛЕКТРОДНЫЕ СВЕЧИ

Три боковых электрода улучшают искрообразование свечи, увеличивают ресурс за счет равномерного износа каждого из электродов, благоприятно влияют на топливную экономичность двигателя.

Оптовые поставки:

ЗАО ТД «Товары от «За рулем»: ул. Бакунинская, 72;
тел.: 261-0603; тел./факс: 269-5454; www.td.zr.ru E-mail: opt@zr.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ ЗАО "ТОРГОВЫЙ ДОМ "ТОВАРЫ ОТ "ЗА РУЛЕМ" **Москва** • ООО «ВОСХОД-К АВТО» – (495) 335-4010 ООО • «Авто Квадро-Н» – (495) 730-15-02ООО • «ДОЖДЬ» – (495) 311-7677 • ЗАО «Фирма ЛИНЦ» – (495) 188-3010 • ЗАО «АВТО-ПРОГНОЗ» – (495) 980-06-10 ООО • «ОСЬ-К» – (495) 311-5386 ООО • «ПАСКЕР ЛТД.» – (495) 462-0005 • ООО «КОСМОС АВТО» – (495) 546-8609 • ООО «АвтоПром-Центр» – (495) 958-7670 ООО «Грэт Авто» – (495) 502-75-20 **Центральный регион:** Владимир • ООО «Авто-Тракт-Маркет» (4922)37-07-81 Рязань • ООО «Автопартнер» (4912) 25-33-38 Калуга (Обнинск) • ООО «Автохим» тел (48439) 4-3939 Воронеж • ООО "За рулем - Воронеж" тел (4732) 66-4210 Брянск • ИП Мирмов Е.Г тел (4832) 66-6685 **Север и Северо-Запад:** Санкт-Петербург • ООО « ДЛТ-Авто » тел. (812) 449-0940 • Ассоциация «Северо-Западный автоальянс» Тел (812)708-6610 Мурманск • ИП Тимофеев А.И тел (8152) 70-11-78, **Юг:** Ростов-на-Дону • ООО «РОСАВТОПРОМ» Тел (8632) 20-1807 **Урал:** Екатеринбург • ООО "Эверест Групп" Тел (343) 334-72-51 Челябинск • ООО «ТЕМИС-АВТО» Тел. (351) 77-13-777 Пермь • ИП Санникова С.В. Тел. (342) 222-72-04 Уфа • ООО «Ладья+» Тел (3472) 900-479 Ижевск • ООО «Нормаль» Тел. (3412) 719-700 Оренбург • ООО «Доверие» Тел (3532) 94-90-48 **Сибирь.** Красноярск • ООО ТК «Стрелец» Тел (3912) 41-14-01 Новосибирск • ТК «АВТОЦЕНТР-ЛАДА» Тел (383) 213-42-11 Омск • ТК «Николь» Тел (3812) 285-113 Барнаул • ИП Кутько С А Тел. (3852) 69-07-91 Кемерово • ИП Семёнова О В. Тел (3842) 36-47-74 **Поволжье:** Казань • ООО "АВТОСТИЛЬ" (8432) 79-41-31 Нижний Новгород Компания • "ПИГМА"(831) -461-93-93 Самара • ООО «Союзкомплект-2» (846) 931-30-09 Димитровград • ООО «Авто-Альянс-Д» (84235) 71-2-44 Пенза • ИП Костюков (8412) 57-03-04

От магнита до сертификата

Когда в инженере умирает любопытство, он перестает быть инженером. Поэтому каждое испытание новинки, претендующей на переворот в двигателестроении, эксперты начинают с тайной надеждой: а вдруг? Цену обещаниям узнали Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

НАНОТЕХНОЛОГИИ И ВПК

Древние анекдоты подчас легко осовременить: сменил одну фамилию на другую – народ снова хихикает. По тем же законам живет и лохотрон – поделки, известные еще полвека назад, несложно обозвать разработками ВПК, к месту помянув нанотехнологии и сертификаты соответствия. Главное, чтобы потенциальный покупатель перестал думать, а начал верить и надеяться, получив классный стимул: десятикратный ресурс, снижение расхода топлива на 20–40%, керосин вместо бензина и т.д.

Честный обыватель возразит. мол, на защите прав потребителя стоят известные общественные организации и законы, где прописаны вполне реальные штрафы и даже сроки за обман! Да, это так – особенно на Западе, где схлопотать тюремный срок и похоронить раз навсегда свой «бизнес» ничего не стоит. А что происходит у нас?



Рисунок Сергея Савилова

СЕРТИФИКЦИЯ

Прием номер один – ссылка на сертификацию товара. А что, собственно, сие значит?

Сертификация – подтверждение некоторых свойств товара независимым органом, который стоит между производителем и покупателем. В советские времена нормировалось практически все. Но вот пришла свобода – ненужные бумажки в большинстве своем отменили, заменив добровольной сертификацией. Обязаловка осталась только для определенных немногочисленных групп товаров – топлив, масел, лекарств, ядов и т.п. Все остальное сертифицируется добровольно, по желанию клиента.

Чем это обернулось на практике? Да тем, что, в отличие от обязательной сертификации с ее строгой, заранее прописанной процедурой, добровольная проводится ПО СОГЛАСОВАННЫМ с клиентом правилам Иными словами, «я скажу, что и как надо проверять – а вы так и проверяйте»! И если производитель пишет, что изготовленное им НЕЧТО должно быть круглым и желтым, а оно на поверку именно такое – значит, ему следует выдать сертификат соответствия.

С обязательной сертификацией тоже не все просто. Типичный пример – устройство АСК. Потребителю обещано все. прирост мощности, снижение расхода, сумасшедший ресурс – тройной! «Зарулевская» экспертиза, правда, ничего такого не обнаружила, но остался неприятный осадок в виде ссылки на сертификат чуть ли не из НАМИ. Выше – только горы: как же так? Выяснилось, что НАМИ сертификатов вообще не выдает: этим занимается организация «НАМИ-Фонд» Связались с ней – ответ на запрос приводим ниже.

«Сертификат соответствия на устройство АСК подтверждает, что, будучи установленным в системе питания автомобиля, АСК не оказывает отрицательного влияния на содержание в отработавших газах автомобилей оксида углерода и углеводородов на минимальных и повышенных частотах вращения коленчатого вала двигателя».

Зам. руководителя ОСАИ «НАМИ-Фонд»
И.И. Молошков

Это честный ответ грамотного инженера – без ссылок на экономию, керосин и тройной ресурс. Сертификация подобной продукции фактически просто подтверждает ее безопасность для жизни, здоровья и т.п. А уж как на этой основе составят текст рекламы – дело совести продавца, а не института. Но в голове у запутанного потребителя в итоге, как правило, застревает только одно: сертификат выдан – значит, все обещанное – правда!

Еще один прием, частенько используемый в рекламе, – обтекаемые формулировки. Испытывали мы как-то хитрые свечи с дырявыми электродами. Не получили ровным счетом ничего, но обиженные изобретатели тут же показали результаты замеров, полученные в весьма авторитетном учреждении. Так вот – в одной точке многочисленных графиков удельный расход на «дырявой» свече оказался процентов на 15 ниже, чем на базовом образце! Правда, на всех других режимах все «болталось» относительно штатной кривой вверх-вниз,

но тем не менее родилась ключевая фраза: «эксперимент показал снижение расхода топлива ДО 15%». Чуете волшебность предлога ДО? Ведь ноль – он тоже «до 15»!

ПОДИ ПРОВЕРЬ!

Следующий прием построен на том, что большинство заявляемых в рекламе классных эффектов простому пользователю не проверить. Как, не имея мощностного стенда, оценить увеличение мощности мотора? Или снижение расхода топлива? Правда, некоторые деятели приводят «инструкцию» по замеру экономичности – мол, залейте полный бак, прокатитесь и удивитесь! А ведь даже в таксопарках на стендах наглядной агитации до сих пор перечисляются все факторы, ведущие к перерасходу топлива! Здесь и давление в шинах, и стиль езды, и климатические условия, и состояние подвески – да еще очень много чего. Смысл простой: фактор случайности в таком замере является преобладающим. А потому положительный результат зачтем, а отрицательный – выкинем как недостоверный.

Особенно интересны утверждения о резком, многократном увеличении ресурса в результате использования присадки X или устройства Y. Как, спрашивается, подтвердить или опровергнуть заявление об увеличении ресурса в десять раз? Для этого самый рядовой «жигуль» надо заставить проехать миллиона полтора километров. Кузов сгниет, подвеска развалится...

Но откуда такие цифры? Как правило – с модельных испытаний одной из присадок. Берут две детальки и катают их на специальной установке, называемой машиной трения: сначала в исходном состоянии, потом обработанные присадкой. Определяют износ, декларируют этот самый десятикратный эффект – все честно! Вот только какое отношение этот эксперимент имеет к реальным условиям работы и износа мотора? Да никакого... Но как звучит!

КАША ИЗ ТОПОРА И ДЫРОЧНЫЙ ПОТОК

Следующий прием – инструкция по применению. В ней самое место вспомнить русскую сказочку про хитрого солдата и жадную хозяйку. Мол, сварю тебе кашу из топора, только добавь туда крупы, маслица, соли – ну и так далее. Так и с мотором – установи на него мое изделие, но сначала – отрегулируй зажигание, смени свечи, провода, масло и фильтры. В общем, организуй нормальное ТО! После этого любой мотор почувствует себя лучше. Но эффект, естественно, следует записать в актив чудо-прибамбаса.

Кроме того, в некоторых инструкциях предупреждают, что эффекта следует ждать долго – скажем, десять тысяч километров. Кто вспомнит, а как оно было в начале сезона, до установки «чуда»? Особенно это любят разработчики всяких магнитных систем обработки топлива – да и присадочники от них не отстают.

Был у нас один неглупый коллега-электронщик... Когда начальники в НИИ сильно его допекали, он делал умное лицо и ехидно спрашивал, к примеру: «А чем я, по-вашему, должен компенсировать инвариантность неосновного дырочного потока на этих подрубренях?» Начальники тут же отставали – больно умный, сволочь.. А «умный» давился со смеху, благо сам про эту инвариантность ничего не знал.

Рецепт действует безотказно. В описаниях никчемных устройств упоминаются «новая теория относительности», ранее неизвестные поля и элементарные частицы – красиво, непонятно, умно. И это позволяет сварить очередную кастрюлю рекламной лапши. А мы – киваем головой и покупаем, стесняясь признаться в серости и необразованности...

Впрочем, довольно часто мы остаемся всем довольны! Ведь никто не отменял чисто психологический фактор – эдакий эффект плацебо. Суть его в том, что когда тебе настойчиво обещают много радости, а ты за это еще и денег заплатил, то волей-неволей начинаешь эту радость искать. И частенько находишь – мол, машина шустрее стала! Обидно признаться самому себе, а другим и подавно, что кому-то так легко удалось тебя надуть.

ИТОГО

Двигатель внутреннего сгорания живет около полутора веков. Над его усовершенствованием работают десятки тысяч специалистов, тратятся при этом миллиарды долларов. Да если бы кому-то удалось простым мановением руки действительно решить все те проблемы, которые стоят перед мировым двигателестроением, его имя было бы где-то рядом с Ньютоном или Лобачевским.

И еще – между нами... Если хоть одно из испытанных нами чудо-устройств давало бы на практике хоть пару процентов экономии чего-нибудь, то почему же редакции не купить такое хотя бы для собственных нужд? Но, судя по реакции обиженных производителей подобных изделий, именно этого-то она и не делает! Догадываетесь, почему? □

Каменные реки

Если посмотреть на нашу планету из космоса, станет понятно: главные артерии Земли не реки – дороги. Широкая дорога, словно могучая река, сметающая своим потоком любую преграду, может пройти даже сквозь гору. Маленькая же, как ручеек, огибает препятствие. По воле человека дороги связывают города и, уходя куда-то в темноту, разделяются на более узкие и извилистые. Они мечтают быть реками, но обречены навечно оставаться в камне. В этом обзоре – самые интересные дороги в мире: бесконечные, захватывающие и опасные. Вдоль застывших в асфальте рек бродил Михаил Васильев.



САМАЯ ОПАСНАЯ В МИРЕ. Смертельная дорога, Боливия.

Горная дорога Ла-Пас-Коройко длиной примерно 61–69 км (точно неизвестно) еще в 1995 году признана самой опасной в мире. В год она забирает от 200 до 300 жизней. Причина такой страшной статистики – ширина, не превышающая габарит грузовика, а также сложнейшие климатические условия плюс нередкие обвалы и полное отсутствие заграждений.

Дорога построена в 30-е годы прошлого века парагвайскими пленными. При выезде из Ла-Паса дорога поднимается на высоту 330 м, зачастую автомобилям приходится двигаться по скользкой извилистой полоске в условиях тумана, впритирку разъезжаясь на поворотах со встречным транспортом.

Движение в Боливии правостороннее, но только на дороге смерти действует левостороннее правило: чтобы лучше чувствовать обрыв, проскиваясь в повороте со встречным, тот, кто едет вверх, берет левее, а тот, кто спускается – правее, чтобы максимально прижаться к скале. Самый ужасный инцидент был зафиксирован 24 июля 1983 года – а сорвавшемся со скалы автобусе ехало более 100 человек. Но по иронии судьбы, начиная с 90-х годов именно опасность этой дороги сделала ее самой привлекательной для туристов.

САМАЯ ДЛИННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ

Панамериканское шоссе, Америка.

Так принято называть сеть дорог на Американском континенте общей протяженностью 48 000 км.

В 1889-м на Первой панамериканской конференции была представлена концепция соединения Северной и Южной Америки железной дорогой. До 1923 года идея так и висела в воздухе – тогда, уже на Пятой панамериканской конференции железную дорогу в концепции договорились заменить на асфальтовое полотно. Задача стояла непростая – перестроить внутренние дороги таким образом, чтобы их могло объединить одно главное шоссе. В 1950 году первой страной, подготовившей площадку для Панамериканского шоссе, стала Мексика.



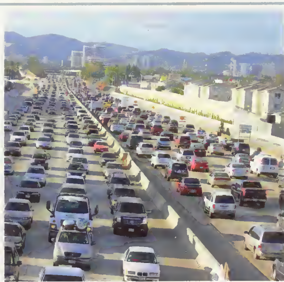
Дорога проходит сквозь полтора десятка стран: Канаду, США, Мексику, Гватемалу, Сальвадор, Гондурас, Никарагуа, Коста-Рику, Панаму, Колумбию, Эквадор, Перу, Чили, Аргентину. И ответвлениями – сквозь Боливию, Бразилию, Парагвай, Уругвай и Венесуэлу.

Но есть у дороги «ахиллесова пята» – так называемый Дарьенский пробел, отрезок влажных джунглей длиной 87 км между Панамским каналом и колумбийской границей. На островке дикой природы, помимо общин аборигенов, обитают хищные звери, опасные насекомые – носители смертельных заболеваний. Есть там и непроходимые участки. Дарьенский пробел популярен у туристов-экстремалов – удачливые преодолевают его пешком, на вездеходах, мотоциклах и даже на велосипедах.

Интересно, что официально ни одна дорога в США и Канаде не считается частью Панамериканского шоссе, однако локальные участки автомагистралей южнее границы с Мексикой носят соответствующие названия – Панамерикэн экспрессвэй, Панамерикэн фривей и т.д.

САМАЯ ЗАГРУЖЕННАЯ

Интерстейт-405 или четыре-ноль-пять, США.



Отрезок дороги между южной Калифорнией и Лос-Анджелесом. Трасса очень загружена транспортом местных жителей и фурами. Дорогу строили в 1960-х – тогда никто не мог представить, что вдоль нее вырастут довольно крупные города, а транспортный поток серьезно уплотнится. Например, в час пик на отрезке между автострадой Гарден-Гроув и Сил-Бич-Бульвар (примерно 3 км) скапливается до 25,5 тысяч автомобилей.

Название дороги породило шутки относительно ее пропускной способности – ноль по-английски созвучен слову «или», поэтому «четыре ноль пять» звучит как «четыре или пять». Имеется в виду максимальная скорость движения – хотя на самом деле она и того меньше. Местные жители терпеть не могут эту трассу. А один известный журналист из «Лос-Анджелес Таймс», вынужденный ежедневно стоять в многокилометровых пробках, даже сделал на свой автомобиль номерные знаки HATE405 (ненавижу 405).



САМЫЕ ШИРОКИЕ

Авеню 9 июля, Буэнос-Айрес, Аргентина и Монументальный Вал, Бразилиа, Бразилия.

С самой широкой дорогой в мире не все так однозначно – это звание оспаривают, как минимум, две трассы в Южной Америке.

Авеню 9 июля – 12-полосный проспект, названный в честь Дня независимости Аргентины. Его ширина – 140 м. Дорога образовалась в результате объединения двух параллельных кварталов. Авеню запланировали еще в 1888 году, но за дело взялись только в 1937-м. Закончили основное строительство в 1960-х. Дорога проходит через город с севера на юг и с обеих сторон упирается в аэропорты. Под авеню бегает метро, а 67-метровый обелиск в центре города опоясан круговым движением. Градостроители ратуют за то, чтобы убрать авеню под землю, а сверху оставить прогулочную зону. Сейчас переход через улицу занимает у пешехода несколько минут.

Ширина Монументального Вала в столице Бразилии намного больше, нежели у конкурента – 250 м. Однако эта прямоугольная площадь с односторонними восьмиполосными дорогами по бокам включает в себя широченный газон посередине. Вдоль дороги стоят правительственные учреждения и исторические здания – если отбросить формальные признаки, то, пожалуй, именно эта дорога самая широкая в мире.



САМЫЕ ИЗОГНУТЫЕ

Ломбард-стрит и Вермонт-стрит, Сан-Франциско, США.



Извилистые улицы в Сан-Франциско появились не по какой-то прихоти голливудской звезды. В условиях холмистой местности это – неизбежность!

Ломбард-стрит получила дизайн «американских горок», чтобы как-то сгладить 27-процентный уклон. Для большинства автомобилей и неподготовленных пешеходов преодолеть такой было бы непросто, не будь там восьми крутых поворотов. Ломбард-стрит вымощена красным кирпичом и тонет в цветах. По этой живописной извилистой улочке циркулирует автобус, а скорость в поворотах ограничивается 8 км/ч. Это – единственная дорога на Русский холм.

Более короткая бетонная Вермонт-стрит имеет всего семь поворотов, но за счет их большей крутизны носит все-таки золотую медаль в номинации «Самый изогнутый». Однако Вермонт-стрит из-за своей невзрачности остается в тени роскошного побратима. Обе улицы жилые, и надо иметь отличное здоровье, чтобы каждый день по нескольку раз взбираться к своему дому.

В. ЖАВОРОНКОВ,
Москва

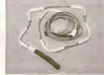
Однажды в пути я обнаружил **свищ в корпусе бензофильтра**, оттуда вытекал бензин. Причина – коррозия алюминия под фирменной наклейкой, куда проникал солевой антигололедный состав. Доехал, заглушив свищ хомутом с резиновой прокладкой. Вам



же советую при покупке фильтра сразу снимать с него подобные украшения.

* * *

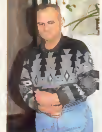
При перевозке **на верхнем багажнике** строительных грузов (например, досок) крепежные **резиновые жгуты**



довольно быстро **перетираются**. Заметив наиболее уязвимые места, я надел на них отрезки водопроводной металлопластиковой трубы и согнул по месту.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА





Как пустить мотор в сильный мороз, когда стартер с трудом провертывает коленвал? Читатели разработали немало способов. Вот еще один прием, который может выручить, если батарея разряжена до критического состояния. Опытом делится Геннадий Денисов, житель заполярного Мурманска.

Конечно, с тех пор, как стали доступны масла с подходящими для зимы характеристиками, **пуск двигателя в мороз** несколько упростился. Масло с хорошей низкотемпературной текучестью требует меньше энергии на прокачку по магистралям двигателя и на движение поршней в цилиндрах. Однако этого мало. Если АКБ настолько слаба, что едва прокручивает коленчатый вал, нужно максимально облегчить работу стартера. Правда, водитель может потерять минут десять, но это, как правило, пустяк в сравнении с несостоявшейся поездкой.

Поняв, что батарея слаба, я выворачиваю свечи трех цилиндров и отсоединяю разъемы их форсунок. Наконечники проводов замыкаю на массу. Сопротивление сжатия оставшегося цилиндра – гораздо меньшая нагрузка для батареи, так что мотор легко заводится на одном цилиндре. Плавно увеличиваю обороты. Через пару минут останавливаю мотор – и подключаю еще один цилиндр. Чтобы мотор работал ровней, учитываю порядок работы. Например, для моторов ВАЗ в пары лучше объединять 1 и 4 либо 2 и 3 цилиндры. Еще через несколько минут мотор настолько прогрет, что можно подключить оставшиеся цилиндры.

От отдела эксплуатации

Мы попробовали: прием довольно эффективен и в критической ситуации реально может помочь!

Автор лучшего совета получает от редакции премию 5000 рублей.

С. ИВАНОВ,
Уфа

При обслуживании автомобиля часто сталкиваюсь с тем, что **в масленке шприцуемого узла** старая смазка загустела, подсохла – из-за этого новая, выходя под давлением из головки шприца, не проходит внутрь масленки. Большая часть вытекает через зазоры между мас-



ленкой и головкой. Во избежание этого я уплотняю стык, намотав на масленку несколько витков швейной нитки.

И. ГОРОХОВ,
Н. Новгород

Нередко в каком-нибудь узле **трудно подобраться к гайке**, которой законтрена шпилька: рожковым ключом не возьмешь, а специальной, длин-



ной головки под рукой нет. Для таких ситуаций сделал на круглых головках по две лыски (см. фото) под обычный ключ ближайшего типоразмера.

Ю. НЕСТЕРЕНКО,
Обнинск

После нанесения герметика под уплотнитель ветрового стекла я снял его остатки пластмассовым бритвенным станком. Нижнюю ограничительную перегородку удалил, чтобы лезвие, как у рубанка, несколько выступало наружу. Современные бритвенные лезвия стекло не царапают.

От отдела эксплуатации ЗР:

Способ очистки стекла от краски и т.п. обычным лезвием не нов. Но станок удобней и безопасней.

КОНКУРС

ЗАДАЧА №3

С двойным запасом!

После того случая я был готов возить две запаски. Представьте: догоняю грузовик с мусором – и тут падает мне под колеса половинка бордюрного камня. Ахнуть не успел – обеим правым шинам хана! Остановился, осмотрел повреждения. Боковины будто ножом прорезаны, погнуты и борта ободьев – не выправить. Не буду рассказывать, как выкрутился, предпочту услышать советы умных людей.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 апреля 2008 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи.

50 60 70 80 90 100 110

ЗА РУЛЁМ

И физик, и лирик

Игорь Твердунов



Деление людей на технарей и гуманитариев, наверное, правильно. Но правил без исключений не бывает...

Когда я пришел в журнал «За рулем», мой тогдашний редактор, человек обстоятельный, повел молодого сотрудника знакомиться с начальством. Обычная процедура: люди в галстуках и без, дежурные вопросы, такие же дежурные улыбки, рукопожатия. И только один угрюмый человек, хмуро глянув поверх очков, заявил: «Пусть начинает работать, а там посмотрим...» Дядька этот, конечно же, мне страшно не понравился, хотя я приметил у него самый стильный галстук. Так я познакомился с Владимиром Александровичем Аркушей. А через несколько месяцев понял, сколь ошибочным бывает первое впечатление...

Сын военного «в чинах» мог, наверное, выбрать в жизни более престижное и карьерное занятие, но автомобили – это ведь так интересно! Интерес привел сначала в кружок при ДК ЗиЛ, где школьник Володя Аркуша изучал устройство 401-го «Москвича» и осваивал азы вождения на «четыреста третьем». Потом в Автомеханический институт, и вскоре – на АЗЛК. Там молодой инженер-исследователь занимался испытаниями трансмиссий. Типичный путь советского «технаря»...

Заочно я был знаком с Владимиром Александровичем значительно раньше. С тех пор как начал осмысленно интересоваться автомобилями и читать журнал «За рулем». Ведь подпись «В. Аркуша, инженер» стояла под самыми интересными, по моему тогдашнему пониманию, материалами. Популярные, написанные живым языком рассказы о новинках советской техники, о тех или иных системах автомобиля интересовали увлеченных мальчишек куда больше, чем портреты отличников боевой и политической и передовиков коммунистического труда. Уже работая в журнале, я узнал, что многие материалы, подписанные именами директоров, главных конструкторов, готовил к печати (а порой переписывал заново, с казенно-технического на научно-популярный) тот же Аркуша...

Случай свел сотрудника АЗЛК Владимира Аркушу и известного журналиста Льва Шугурова... Случай ли? Тяга к автоспорту, знакомство с заводскими гонщиками, поездки на соревнования в качестве зрителя, и наконец, место в комментаторской кабине на ипподромных гонках рядом с мэтром. Технические знания, умение доходчиво излагать мысли не остались незамеченными. Последовало предложение попробовать себя в качестве автора «За рулем»: вышла одна статья, другая. Карьера «физика» дала заметный гуманитарный крен...

Значительно позднее, на зарулевской «Гонке Звезд», я слышал комментатора Аркушу. Без занудства и надрыва, просто и ясно, интересно и остроумно он вел зрителей по хитросплетениям спортивной борьбы. Потом мне приходилось слушать выступления Владимира Александровича по самым разным поводам: и на журнальной редколлегии, и на официальных мероприятиях, и на личных торжествах. Приходилось спорить с ним, а иногда даже ругаться. С таким собеседником, скажу я вам, интересна даже самая жаркая дискуссия. Интересна и... опасна. Немногие могут быстро понять суть проблемы, найти железные аргументы и припечатать собеседника фразой острой, как бритва...

Начало восьмидесятых, пресловутый застой. Каждый почувствовал его по-своему. Для Владимира Аркуши работа над трансмиссией перспективной переднеприводной машины то и дело замещалась авралами на производстве. Зрелый человек, опытный инженер принял решение. Так завод потерял инженера, а редакция «За рулем» приобрела нового научного редактора. Потом заведовал отделом, был заместителем главного редактора. Технарь переквалифицировался в «лирика»?

Бывая с Санычем (так зовут Владимира Александровича «в быту» молодые сотрудники) на выставках или автозаводах, я всегда поражался его широкому кругу знакомств. Знаю же, что не был Аркуша на ГАЗе уже лет пять. Ан нет: один поздоровался, другой подошел, третий, уже большой начальник, пытается в свой кабинет затащить. Кто сказал, что журналистов не любят? Не любят халтурщиков-борзописцев. Настоящих профессионалов тоже можно не любить, но есть за что уважать.

Автомобильная журналистика – профессия специфическая. Она требует не только литературной подготовки, уме-

ния ладить с людьми, но и разносторонних познаний. В доказательство – маленький, но характерный пример. На одном из автосалонов попытка нашего героя пообщаться с «фирмачом» по-немецки встретила языковой барьер. Я с интересом наблюдал, как старший товарищ будет искать выход из ситуации или хотя бы толмача. Саныч напрягся – и перешел на вполне сносный английский. А вечером потащил нас в Лувр…

Каждому, думаю, в жизни встречались люди, которых можно назвать Учителями. Именно так, с большой буквы. Учитель – это не должность, а мера влияния человека на твою жизнь, твое мировоззрение, твои взгляды. Я смело могу причислить к таким Владимира Александровича. И не я один, наверно. Мы ворчали на его въедливость, обижались на острый язык, возмущались радикальным сокращением своих шедевров. Но правка его всегда была самой точной, въедливость позволяла ловить самые мелкие ошибки, а уж если кого и наградит образом, то всегда по делу. Он стал начальником, но не стал кабинетным сидельцем, постоянно куда-то срываясь. То на салон – окунуться в мир новинок, то на полигон – покататься с молодежью на интересном автомобиле… Кто притащит в редакцию набор раритетных открыток или альбом с редкими фотографиями? Кто выдаст рецензию в три фразы на вчерашнюю кинопремьеру? Кто знает самый «вкусный», но недорогой ресторанчик? И у кого по сей день самые стильные галстуки?

Наверно, такой многогранный человек мог не менее успешно реализовать себя в самых разных областях. Потому что любит, знает и ценит жизнь во всех ее проявлениях. Нам повезло, ведь давным-давно мальчик Володя посчитал, что самое интересное в жизни – это автомобиль.

«ЗА РУЛЕМ» В МОЕЙ ЖИЗНИ

Друг редакции

С журналом я познакомился полвека назад. В нашей семье к нему относились с особым почтением: отец – известный полярный летчик – печатался здесь еще до войны. Автомобиль в его жизни после самолета стоял на самом высоком месте. Сколько помню себя, столько помню машины в нашем доме – черный «Мерседес», 21-ю «Волгу», потом 24-ю… Не забыл, как в послевоенные годы отец в воскресные дни летом отводил душу за рулем автомобиля или мотоцикла. Он был ярым поборником автомотоспорта в стране и, как обладатель Звезды Героя Советского Союза № 1, что-то мог для этого сделать. Выступал в роли главного судьи на первенствах страны, агитировал за спорт в журнале «За рулем». С редакцией у него вообще были дружеские, теплые отношения. Позже он возглавил Центральный клуб автомототуризма, где организовывал всесоюзные и региональные слеты моторизованных путешественников. Кстати, по таким же правилам проводил слеты друзей «Явы» и журнала «За рулем», где мне случалось бывать.

В этом году исполняется 100 лет со дня рождения отца – Анатолия Васильевича Ляпидевского, и я счел своим долгом рассказать о его дружбе с редакцией «За рулем», которая длилась многие годы.

Роберт ЛЯПИДЕВСКИЙ,
заслуженный артист России

От редакции. Первый Герой Советского Союза Анатолий Ляпидевский в сложнейшей обстановке Севера 5 марта 1934 г. после 29 вылетов на самолете АНТ-4 первым обнаружил лагерь экипажа потерпевшего аварию ледокола «Челюскин», посадил самолет на льдину и, взяв на борт девять женщин и двоих детей, взлетел. Так началась невиданная спасательная эпопея, удивившая мир.

Анатолий Васильевич был желанным автором ЗР, выступал по широкому кругу проблем. Одна из его статей «Поднять культуру автомобилизма» (ЗР, 1939, № 10), можно сказать, не потеряла актуальности по сей день.



Клад на чердаке

Меня зовут Роман, мне 19 лет, и впереди знаменательное событие в жизни – получаю «права» и в наследство от отца долгожданную «шестерку».

С журналом «За рулем» познакомился случайно. Как-то летом, гостя у деда, от скуки залез на чердак, и как же был удивлен, когда обнаружил там настоящий клад – неподъемную стопку неизвестного мне журнала «За рулем». А в нем – столько интересных фото разных автомобилей, о которых никогда не слышал. Тут же стал листать, смотреть, читать. И так день за днем. Это было самое чудесное лето в моей тогдашней жизни. Гостинец от деда – журналы «За рулем» уехали со мной.

В двухтысячном году на день рождения получил в подарок от сестры совершенно свежий номер «За рулем». С тех пор уже не расставался с любимым журналом. И те старые номера до сих пор храню.

Так что же для меня «За рулем»? Прежде всего, интересный собеседник, друг и неиссякаемый источник знаний, которые так нужны начинающему водителю. «За рулем» – наша семейная традиция. Его читали оба моих деда, мой дядя – все профессиональные водители. Большое спасибо, что вы есть! Хочу поздравить редакцию с наступающим восьмидесятилетием, пожелать дальнейшего процветания и хороших читателей!

Роман Ячнев,
Новосибирск

Первая модель фирмы «Ламборгини-350GTV» с мотором V12 мощностью 360 л.с., стартовав в 1963-м, произвела фурор.

Рога и копыта

45 лет назад малоизвестный за пределами Италии производитель тракторов удивил мир спортивным автомобилем. Грозному быку на решетке радиатора предстояло мериться прытью не с кем-нибудь, а с жеребцами из Маранелло. Рассказывает Сергей Канунников.



Серийных «Ламборгини-350GT», в том числе с [illegible]вом спайдер, построили 120 штук с 1964 по 1966 год.

То, что имя Феруччо Ламборгини, отлично умевшего удивлять, обросло мифами и легендами, неудивительно. Такое с неординарными личностями случается нередко. Но из множества тех, кто удостоился стать автомобильной легендой, лишь двоих можно назвать нашими современниками. Помимо Ламборгини это, конечно же, Энцо Феррари. Причем история первого неразрывна со славой второго…

…Раздражение Феррари вполне понятно, даже без скидок на его непростой характер. Он – владелец преуспевающей фирмы, за продукцией которой знаменитости и сильные мира сего стоят в очереди. Весь мир восторгается автомобилями «Феррари», его имя гремит на гоночных трассах Старого и Нового Света. Его знали, когда этот красавчик еще ходил в начальную сельскую школу. И вот какой-то крестьянин, механик-самоучка, научившийся строить тракторы, объясняет ему, Энцо Феррари, как правильно делать автомобили! Достоверных подробностей той встречи



Легендарная «Миура» первого поколения с 350-сильным мотором, установлеиным в базе.

«Ламборгини-Марцал» с иехарактериым для фирмы всего лишь 175-сильным мотором выпустили в единствеином экземпляре.



«Ламборгини-Эспада» – необычное сочетание просториого четырехместного кузова и спортивных характеристик.

Авангардную модель «Каунтач», способную развить 300 км/ч, представили в 1971-м.



мы уже никогда не узнаем – оба участника, чьи характеры были, кстати, во многом схожи (например, оба имели склонность творить легенды о самих себе), давно скончались. Но суть беседы свелась к тому, что Феруччо Ламборгини, не очень довольный своей «Феррари-250», хотел рассказать, как ее улучшить. Феррари же попросту отшил строптивого «тракториста»... и нажил конкурента.

По рождению Феруччо Ламборгини действительно крестьянин, причем из семьи, где помимо него было семеро детей. У Феруччо рано проявились две страсти: молодые селянки и всякие механизмы, которые, отлынивая от деревенских работ, парень мастерил в сарае. Родители пошли навстречу – он закончил технический колледж. Во время войны Ламборгини призвали в армию и поставили обслуживать наземную аэродромную технику, в основном – бензовозы и тягачи. А в 1947-м крестьянский сын, вовремя смекнув, что страну ждет экономический рост, наладил производство столь нужных на селе тракторов. Ему был 31 год.

Разбогатев, Ламборгини смог удовлетворить еще одну страсть – стал покупать самые престижные спортивные автомобили У него были «Мерседес-Бенц 300SL», «Мазерати-3500» и целых три «Феррари»! Почти в каждой машине Феруччо находил недостатки. Неидеально вели себя и «феррари». Собственно, об этом Ламборгини и хотел поведать главе фирмы. Но, не найдя понимания, решил... строить свои автомобили.

Ламборгини купил обширный участок (кстати, недалеко от Модены, родины Феррари) и нанял талантливых конструкторов Джотто Биззарини и Джан Паоло Даллару. Еще недавно они работали на Феррари, но расстались из-за сложного характера шефа. Кузов для «Ламборгини-350 GT» заказали в знаменитом ателье «Скальетти». Фирменной эмблемой стал мощный свирепый бык. Говорили, что Феруччо любил корриду (кстати, он родился под знаком Тельца). А может, сказалось крестьянское происхождение? Но наверняка Ламборгини думал и о другом животном – черном вздыбленном скакуне с эмблемы «Феррари». Низкое изящное купе «Ламборгини-350GTV» с 360-сильным мотором V12 развивало до 280 км/ч. На выставке в Турине в 1963-м машина притягивала толпы профессионалов и любителей. Говорят, лишь Энцо Феррари пробурчал, что не заметил новинки.

До 1966-го реализовали всего 120 машин – мощных, быстрых, но очень дорогих. Всерьез конкурировать с «Феррари» пока не получалось. Но «Ламборгини» опиралась на успешное производство тракторов. И Феруччо решил удивлять публику новыми моделями или хотя бы модификациями ежегодно!

Звездным часом стал как раз 1966-й, когда миру показали «Ламборгини-Миура» с кузовом работы знаменитого Марчелло Гандини Мотор V12 мощностью 350 л.с. с четырьмя карбюраторами стоял в базе, да еще и поперечно, обеспечивая отличную развесовку. Подобную схему еще в 1963-м применили на гоночном «Феррари-250LM», но серийных среднемоторных моделей в Маранелло пока не делали. Подвески «Миуры» были, конечно, независимые. Придиры поговаривали, правда, что первые экземпляры на скорости около 260 км/ч (а максималка составляла 277 км/ч) неприятно приподнимали нос. Впрочем, проверить это утверждение могли лишь единицы.

«Миуры» расходились по гаражам самых именитых персон. Одну из первых купил принц Монако Ренье. Купе было и в гараже шаха Ирана Пехлеви – ценителя автомобильной роскоши. В начале 1970-х модель модернизировали: мощность возросла до 385 л.с., а максимальная скорость до 300 км/ч.



Знаменитый полноприводный «Ламборгини-LM002» с мотором 450 л.с. достигал 210 км/ч. Ныне машина – мечта коллекционеров!

Феручччо Ламборгини не останавливался на достигнутом, продолжая удивлять. Параллельно с «Миурой» в 1968-м начали производство модели «Эспада». В отличие от большинства конкурентов, она имела кузов, просторный для четверых. Характеристики были достойны истинно спортивного автомобиля – первую серию оснащали мотором в 325 л.с., а вторую и вовсе 350-сильным. Кстати, первое воплощение этой концепции – вместительность в сочетании с динамикой – показали еще в 1966-м. «Ламборгини-400 GT Флайинг Стар» был чем-то средним между купе и универсалом. «Ламборгини-Эспаду», модернизируя, выпускали 10 лет. Она стала одной из самых успешных для фирмы – реализовали 1217 машин.

В 1971-м фирма показала прототип «Каунтач» с 5-литровым 300-сильным мотором. Его дизайн признали авангардным даже на фоне самых передовых спортивных автомобилей того времени. Одни гильотинные двери чего стоили! Мало кто верил, что Ламборгини решится сделать серийным такое чудо. Решился, несмотря на начавшийся энергетический кризис, падение спроса на дорогие автомобили и убытки, которые уже не могло покрыть и производство тракторов. Ведь и в этом секторе конкуренты не дремали.

«Феррари» начиная с 1969-го, когда Энцо продал 50% акций концерну ФИАТ, поддерживали мощные вливания. Ну а Феруччо Ламборгини продержался еще три года, но в 1972-м тоже продал 51% акций. Правда, не знаменитой могущественной фирме, а некоему швейцарскому инвестору, мало известному в автомобильном бизнесе. Говорили, что хозяин потерял интерес к делу. Действительно, через два года Феруччо продал остальную долю, навсегда отошел от автомобилестроения и занялся… виноделием. Он спокойно (так, по крайней мере, казалось со стороны) взирал на происходящее с его детищем. А посмотреть было на что!

Фирма меняла владельцев: ими были продуктовые магнаты, концерн «Крайслер», индонезийская (!) финансовая группа: компания пережила банкротство в 1978-м, потом возрождение. Но при этом продолжала удивлять необычными моделями Полноприводный «Ламборгини-Чита» 1977 года с мотором V8 «Крайслер», расположенным сзади, был попыткой отрезать кусок натовского пирога у «Хаммера». Потерпев в этом неудачу, фирма все же наладила производство вседорожников «Ламборгини-LM», внешне очень похожих на «Читу», но уже переднемоторных и более комфортабельных. После постройки пробных образцов (в том числе с 150-сильным – всего! – дизелем «Вентури мотори»), версию LM 002 в 1985-м запустили-таки в серию. Выпустив 301 экземпляр, производство прекратили в 1992-м.

В истории фирмы и после этого найдем немало интересных моделей. Скажем, мало кто запустил в производство машину, способную достичь 350 км/ч. Именно столько развивали самые скоростные версии «Дьябло»… Ныне марка, принадлежащая «Ауди», продолжает удивлять – однако это уже выходит за рамки исторической рубрики.

Давно уже нет ни Феруччо Ламборгини, ни Энцо Феррари, но легенды о них постоянно приумножают. Впрочем, не только легенды. Грозный матерый бык и совсем не постаревший породистый скакун, красуясь на изящных машинах, – очень быстрых и престижных, как и 45 лет назад, поддразнивают друг друга. На радость всем поклонникам подобных автомобилей.

Эффектная «Ламборгини-Харама» – по сути, укороченная на 270 мм версия «Эспады». Выпустили 117 стандартных машин и 150 версии S.



26 АВГУСТА – 7 СЕНТЯБРЯ

МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН 2008

26-27 АВГУСТА – ПРЕСС-ДНИ
28 АВГУСТА – БИЗНЕС-ДЕНЬ

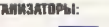
27 – 31 АВГУСТА

В РАМКАХ ММАС-2008
IV МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ИНТЕРАВТО

27 АВГУСТА – ДЕНЬ ПРЕССЫ И СПЕЦИАЛИСТОВ

ОРГАНИЗАТОРЫ:

ОБЪЕДИНЕНИЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ РОССИИ



под эгидой

OICA

AEB

Спонсор

UniCredit Bank

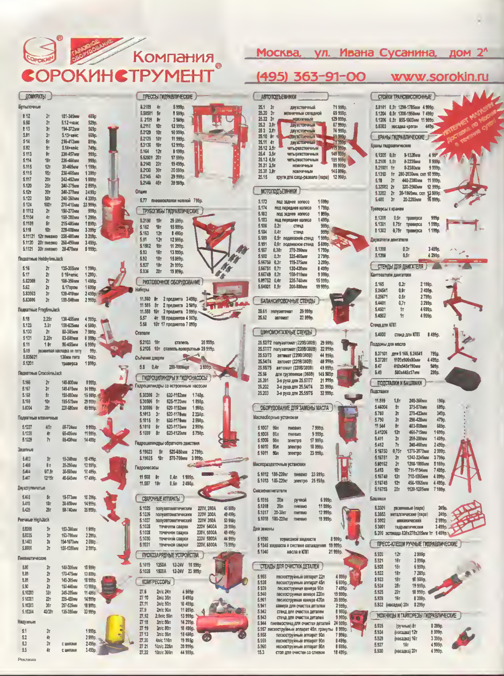
Генеральные информационные спонсоры



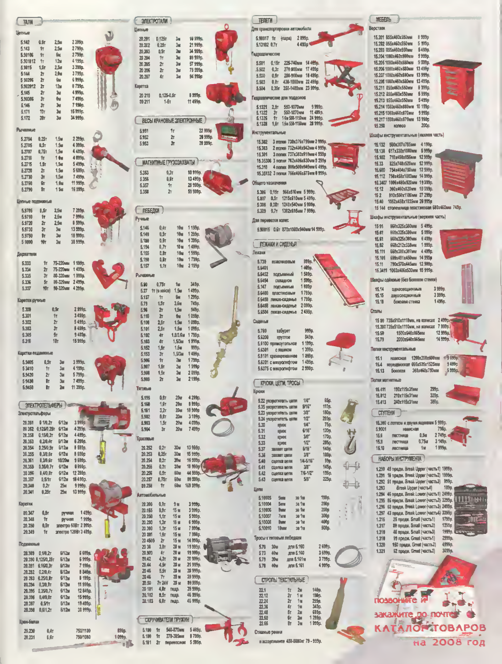
Информационный партнер МВЦ «Крокус Экспо»



МВЦ «Крокус Экспо», 65 – 66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе)
Тел./факс: (495) 727-26-31, www.mas-expo.ru



ГАРАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
СОРОКИН
Компания
СОРОКИНСТРУМЕНТ
Москва, ул. Ивана Сусанина, дом 2^
(495) 363-91-00
www.sorokin.ru
ИНТЕРНЕТ МАГАЗИН
Доставка по Москве в течение суток
ДОМКРАТЫ
Бутылочные
Подкатные HobbyLineJack
Подкатные FragLineJack
Подкатные CrocolineJack
Подкатные колесные
Зацепные
Двухступенчатые
Реечные HighJack
Пневматические
Надувные
ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
Опции
ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
Наборы
Стапели
Съёмник дверей
ГИДРОЦИЛИНДРЫ И ГИДРОНАСОСЫ
Гидроцилиндры обратного действия
Гидронасосы
СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ
ПУСКОЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА
КОМПРЕССОРЫ
АВТОПОДЪЕМНИКИ
МОТОПОДЪЕМНИКИ
БАЛАНСИРОВОЧНЫЕ СТЕНДЫ
ШИНОМОНТАЖНЫЕ СТЕНДЫ
ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА
Маслосборные установки
Маслораздаточные установки
Смазконагнетатели
Для замены
СТЕНДЫ ДЛЯ ОЧИСТКИ ДЕТАЛЕЙ
СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ
КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
Краны гидравлические
Траверсы к кранам
Держатели двигателя
СТЕНДЫ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ
Кантователи двигателя
Стенд для КПП
Поддоны для масла
ПОДСТАВКИ И БАШМАКИ
Подставки
Башмаки
ПРЕСС-КЛЕЩИ РУЧНЫЕ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
НОЖНИЦЫ И ГАЙКОРЕЗЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
Реклама



ТАЛИ

Цепные

5.142	0,5т	2,5м	2 399р.
5.143	1т	2,5м	2 799р.
5.90106	1т	6м	2 799р.
5.901812	1т	12м	4 199р.
5.9015	1,5т	2,5м	3 399р.
5.144	2т	2,0м	3 799р.
5.90206	2т	6м	6 999р.
5.902012	2т	12м	8 799р.
5.145	2т	3м	4 999р.
5.90306	3т	6м	7 499р.
5.146	3т	3м	7 199р.
5.171	10т	3м	15 999р.
5.172	20т	3м	34 999р.

Рычажные

5.2704	0,25т	1,5м	2 299р.
5.2705	0,5т	1,5м	4 099р.
5.2707	0,75т	1,5м	4 499р.
5.2710	1т	1,0м	4 899р.
5.2715	1,5т	1,5м	5 499р.
5.2720	2т	1,5м	5 699р.
5.2730	3т	1,5м	7 499р.
5.2760	6т	1,0м	11 999р.
5.2790	9т	1,5м	16 999р.

Цепные подвижные

5.9705	0,5т	2,5м	7 299р.
5.9710	1т	2,5м	7 999р.
5.9720	2т	2,5м	8 599р.
5.9730	3т	3м	13 599р.
5.9750	5т	3м	18 999р.
5.9800	10т	3м	38 999р.

Держатели

5.333	1т	75-220мм	1 199р.
5.334	2т	75-220мм	1 499р.
5.335	3т	80-320мм	1 999р.
5.336	5т	80-320мм	2 499р.
5.337	10т	90-320мм	4 299р.

Каретки ручные

5.300	0,5т	2 999р.
5.301	1т	3 499р.
5.302	2т	5 499р.
5.303	3т	8 499р.
5.305	5т	9 499р.
5.310	10т	15 999р.

Каретки подвижные

5.9405	0,5т	3м	3 999р.
5.3410	1т	3м	4 199р.
5.9420	2т	3м	5 799р.
5.9430	3т	3м	7 499р.
5.9450	5т	2м	11 399р.

ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ

Электротельферы

20.351	0,1/0,2т	6/12м	3 999р.
20.352	0,125/0,25т	6/12м	4 299р.
20.358	0,15/0,3т	6/12м	4 499р.
20.353	0,2/0,4т	6/12м	6 299р.
20.354	0,25/0,5т	6/12м	8 599р.
20.355	0,3/0,6т	6/12м	8 699р.
20.361	0,3/0,6т	10/20м	9 699р.
20.359	0,35/0,7т	6/12м	8 999р.
20.356	0,4/0,8т	6/12м	12 299р.
20.357	0,5/1т	6/12м	18 499р.
20.340	0,2т	25м	9 999р.
20.341	0,25т	25м	13 999р.

Каретки

20.347	0,5т	ручная	1 499р.
20.348	1т	ручная	1 999р.
20.350	0,5т	электро 60Вт	2 999р.
20.349	1т	электро 120Вт	3 499р.

Подвижные

20.389	0,1/0,2т	6/12м	6 699р.
20.390	0,125/0,25т	6/12м	6 999р.
20.391	0,15/0,3т	6/12м	7 199р.
20.392	0,2/0,4т	6/12м	8 849р.
20.393	0,25/0,5т	6/12м	8 199р.
20.394	0,3/0,6т	6/12м	11 599р.
20.395	0,35/0,7т	6/12м	12 649р.
20.396	0,4/0,8т	6/12м	15 999р.
20.397	0,5/1т	6/12м	19 499р.
20.398	0,6/1,2т	6/12м	38 999р.

Кран-балки

20.230	0,4т	750/1100	899р.
20.231	0,6т	750/1080	1 099р.

ЭЛЕКТРОТАЛИ

Цепные

20.201	0,125т	3м	18 999р.
20.202	0,25т	3м	21 999р.
20.203	0,5т	2м	34 999р.
20.204	1т	3м	80 999р.
20.205	2т	3м	57 999р.
20.206	2т	3м	73 999р.
20.207	4т	3м	94 999р.

Каретка

20.210	0,125-0,5т	8 999р.
20.211	1-5т	11 499р.

ВЕСЫ КРАНОВЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ

5.951	1т	22 999р.
5.952	2т	20 999р.
5.953	3т	20 999р.

МАГНИТНЫЕ ГРУЗОЗАХВАТЫ

5.353	0,3т	10 999р.
5.356	0,6т	13 499р.
5.357	1т	28 999р.
5.358	2т	59 999р.

ЛЕБЕДКИ

Ручные

5.146	0,4т	10м	1 199р.
5.149	0,5т	10м	1 299р.
5.180	0,6т	10м	1 399р.
5.154	0,7т	10м	1 499р.
5.155	0,8т	10м	1 999р.
5.150	0,8т	10м	1 799р.
5.157	1,1т	10м	2 199р.

Рычажные

5.80	0,75т	1м	349р.
5.27	1т (в кейсе)	1,5м	1 499р.
5.137	1т	9м	1 299р.
5.79	1,5т	3,6м	749р.
5.96	2т	1,5м	549р.
5.110	2т	9м	1 099р.
5.100	2,5т	1,5м	1 099р.
5.101	2,5т	1,5м	1 099р.
5.102	4т	1,8/3,6м	1 799р.
5.103	4т	1,5/3м	1 999р.
5.152	1,5т	1,5м	999р.
5.153	3т	1,5/3м	1 499р.
5.906	1т	2м	1 799р.
5.907	1,5т	3м	1 999р.
5.908	1,5т	3м	2 099р.
5.900	2т	3м	2 199р.

Тяговые

5.195	0,8т	20м	4 299р.
5.160	1,6т	20м	8 999р.
5.161	3,2т	20м	18 999р.
5.902	0,8т	20м	3 199р.
5.903	1,5т	20м	4 099р.
5.904	3т	20м	7 499р.

Тросовые

20.252	0,2т	30м	13 999р.
20.253	0,25т	30м	15 999р.
20.254	0,3т	30м	16 999р.
20.255	0,3т	30м	18 999р.
20.256	0,5т	60м	44 999р.
20.257	0,75т	60м	89 999р.
20.258	1т	60м	169 999р.

Автомобильные

20.200	0,9т	9 м	3 999р.
20.165	0,9т	15 м	3 999р.
20.250	1,1т	15 м	5 999р.
20.280	1,3т	10 м	6 999р.
20.300	1,3т	15 м	7 999р.
20.001	1,8т	15 м	7 999р.
20.4500	2т	15 м	14 999р.
20.38	3,8т	28 м	19 999р.
20.900	4т	20 м	19 999р.
20.42	4,3т	20 м	20 999р.
20.44	4,5т	28 м	21 999р.
20.45	5,5т	28 м	28 999р.
20.46	7т	28 м	39 999р.
20.50	7т 24V	28 м	89 999р.
20.101	4,8т	гидр.	39 999р.
20.102	8,5т	гидр.	46 999р.
20.103	6,8т	гидр.	46 999р.

СКРУЧИВАТЕЛИ ПРУЖИН

5.180	1т	540-870мм	5 499р.
5.180	1т	270-385мм	8 799р.
5.181	2т	переносные	5 999р.

ТЕЛЕГИ

Для транспортировки автомобиля

5.90017	1т	(пара)	2 899р.
5.13102	0,7т		4 499р.

Гидравлические

5.501	0,15т	225-740мм	14 499р.
5.502	0,3т	270-900мм	17 499р.
5.500	0,5т	280-900мм	18 499р.
5.503	0,8т	430-1000мм	22 499р.
5.504	0,35т	350-1400мм	23 999р.

Гидравлические для поддонов

5.1321	2,5т	550-1070мм	9 999р.
5.1322	3т	550-1070мм	11 499р.
5.1326	1т	1,6м 550-1150мм	24 999р.
5.1328	1,6т	1,5м 550-1150мм	28 999р.

Инструментальные

15.302	3 полки	730x376x795мм	2 999р.
15.303	2 полки	732x406x942мм	4 999р.
15.301	3 полки	737x383x910мм	4 999р.
15.35306	3 полки	762x406x830мм	5 299р.
15.318	4 полки	809x500x845мм	6 499р.
15.35132	3 полки	766x406x878мм	8 999р.

Общего назначения

5.306	0,15т	966x518мм	5 999р.
5.807	0,5т	1215x610мм	5 499р.
5.308	0,38т	1240x540мм	5 999р.
5.309	0,7т	1382x615мм	7 999р.

Для перевозки колес

5.90015	0,6т	870x1080x940мм	14 999р.

ЛЕЖАКИ И СИДЕНЬЯ

Лежаки

5.730	пластиковый	999р.
5.6401		1 409р.
5.6452	подъемный	1 599р.
5.6454	складной	1 599р.
5.147	подъемный	1 699р.
5.6400	пластиковый	1 799р.
5.6459	лежак-сиденье	1 799р.
5.6458	лежак-сиденье	2 099р.
5.6504	лежак-сиденье	2 499р.

Сиденья

5.760	табурет	999р.
5.6200	круглое	849р.
5.6100	прямоугольное	1 199р.
5.6301	с ящиком	1 399р.
5.8101	хромированное	1 899р.
5.6201	с микролифтом	1 499р.
5.6375	с микролифтом	2 999р.

КРЮКИ, ЦЕПИ, ТРОСЫ

Крюки

5.22	укоротитель цепи	1/4"	65р.
5.35	укоротитель цепи	5/16"	110р.
5.23	укоротитель цепи	3/8"	180р.
5.24	укоротитель цепи	1/2"	250р.
5.30	крюк	1/4"	75р.
5.31	крюк	5/16"	120р.
5.32	крюк	3/8"	170р.
5.33	крюк	1/2"	285р.
5.37	захват цепи	5/16"	140р.
5.36	захват цепи	3/8"	180р.
5.40	сцепка цепи	1/4-5/16"	99р.
5.41	сцепка цепи	3/8"	149р.
5.42	сцепка цепи	7/6-1/2"	199р.
5.43	сцепка цепи	5/8"	225р.

Цепи

5.10005	5мм	за 1м	190р.
5.10004	5мм	за 1м	200р
5.10006	6мм	за 1м	200р
5.10007	7мм	за 1м	300р
5.10008	8мм	за 1м	400р
5.10010	10мм	за 1м	500р.

Тросы к тяговым лебедкам

5.70	30м	для 5.160	2 699р.
5.73	40м	для 5.160	3 699р.
5.79	30м	для 5.161м	3 799р.
5.78	40м	для 5.161	4 999р.

СТРОПЫ ТЕКСТИЛЬНЫЕ

22.1	1т	2м	149р.
22.12	2т	1 м	199р.
22.24	2т	1м	299р.
22.36	4т	1м	349р.
22.48	5т	2м	699р.
22.58	6т	3м	1 299р.
22.66	8т	3м	1 999р.

Стяжные ремни

в ассортименте 450-5000кг 79 - 999р.

МЕБЕЛЬ

Верстаки

15.201	855x460x550мм	8 999р.
15.202	855x460x550мм	5 999р.
15.203	855x460x550мм	5 499р.
15.204	1080x460x880мм	9 999р.
15.205	1080x460x880мм	9 999р.
15.206	1080x460x880мм	13 499р.
15.207	1080x460x880мм	13 999р.
15.208	1080x460x880мм	13 499р.
15.211	855x460x550мм	8 999р.
15.212	855x460x550мм	5 999р.
15.213	855x460x550мм	5 499р.
15.214	1080x460x880мм	10 199р.
15.215	1080x460x870мм	9 999р.
15.217	1080x460x870мм	13 999р.
15.250	колесо	200р.

Шкафы инструментальные (нижняя часть)

15.132	560x307x785мм	4 199р.
15.138	617x330x1080мм	5 999р.
15.102	718x458x856мм	12 999р.
15.33	825x748x520мм	12 999р.
15.600	754x404x750мм	12 999р.
15.112	750x458x1003мм	14 999р.
15.3407	1006x480x920мм	19 999р.
15.12	960x460x820мм	15 999р.
15.2	910x550x1100мм	27 299р.
15.40	1052x458x1035мм	28 999р.
15.144	столешница пластиковая 680x460мм	749р.

Шкафы инструментальные (верхняя часть)

15.91	660x325x380мм	5 499р.
15.41	660x325x380мм	5 999р.
15.61	660x325x380мм	6 499р.
15.82	668x212x338мм	1 999р.
15.111	660x380x307мм	4 499р.
15.101	699x481x450мм	14 999р.
15.11	790x570x445мм	12 999р.
15.3411	1003x406x530мм	18 999р.

Шкафы одёжные (без боковой стенки)

15.14	односекционный	3 999р.
15.15	двухсекционный	3 999р.
15.18	боковая стенка	1 499р.

Столы

15.90	735x510x1110мм, на колесах	2 499р.
15.200	735x510x1110мм, на колесах	7 999р.
15.59	1500x640x865мм	12 999р.
15.79	2000x640x965мм	14 999р.

Полки инструментальные

15.1	навесная	1200x200x600мм	9 699р.
15.4	передвижная	695x535x1525мм	9 499р.
15.13	боковая	368x460x750мм	5 999р.

Полки магнитные

15.411	190x115x31мм	299р.
15.812	210x115x31мм	329р.
15.413	240x115x31мм	389р.

СТУПЕНИ

15.300	с лотком и двумя ящиками		5 999р.
5.9001	навесная		799р.
15.6	лестница	0,5м	2 749р.
15.8	лестница	0,75м	3 149р.
15.10	лестница	1м	1 999р.

НАБОРЫ ИНСТРУМЕНТА

1.290	45 предм. Break Upper (часть1)	1999р.
1.291	18 предм. Break Upper (часть2)	1999р.
1.292	51 предм. Break Upper (часть3)	999р.
1.293	Break Upper (часть4)	199р.
1.294	46 предм. Break Lower (часть1)	2499р.
1.295	86 предм. Break Lower (часть2)	3299р.
1.296	60 предм. Break Lower (часть3)	2499р.
1.297	43 предм. Break Lower (часть4)	3399р.
1.315	25 предм. Small (часть1)	1799р.
1.317	88 предм. Small (часть2)	1299р.
1.318	46 предм. Small (часть3)	1999р.
1.310	99 предм. Great (часть1)	2999р.
1.320	150 предм. Great (часть2)	4999р.
1.321	62 предм. Great (часть2)	3699р.

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ За рулем

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО ВСЕЙ РОССИИ



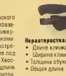
ТУРИСТИЧЕСКИЙ НОЖ «ИСА-НИМИНДОС»

Уникальная отечественная разработка ножа с перекидной рукояткой, конструкция которой настолько привлекательна, что активно копируется известными зарубежными фирмами. При помощи ножа-инструмента можно резать, пилить дерево и металл, откручивать гайки и винты, перекусывать проволоку, открывать консервы, измерять расстояния, вытаскивать мелкие гвозди. Нож целиком выполнен из хромванадиевой стали. Малая толщина ножа и небольшой вес позволяют обеспечить удобное постоянное ношение в кордуровых ножнах, фиксирующих нож в различных положениях. Изделие конструктивно сходно с оружием. Не является холодным оружием. Сертификат № РОСС RU SA03 B01419

Характеристики:

- Длина клинка 85 мм
- Ширина клинка 25-30 мм
- Толщина обуха 2,4 мм
- Общая длина 185-190 мм

Код товара **00611** — **1769** р. цена



ТУРИСТИЧЕСКИЙ НОЖ «СМЕРШ-3»

Нож выполнен в стиле классического финского ножа, создан на базе боевого ножа, использовавшегося в войсках НКВД во время ВОВ. Этот универсальный нож используется туристами, охотниками, рыболовами. Пригоден для эксплуатации в экстремальных условиях. В рукоятке есть отверстие под темляк, усиленное металлической вставкой. Хвостовик клинка проходит сквозь всю рукоятку, длина клинка до 130 мм. Материал рукоятки – кратон. Кожаные ножны с универсальными элементами крепления, снабжены пластиковым вкладышем. Сертификат № РОСС RU SA03 B01418

Характеристики:

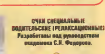
- Длина клинка 130 мм
- Ширина клинка 23 мм
- Толщина обуха 2,5 мм
- Общая длина 250 мм

Код товара **00612** — **1530** р. цена



УНИВЕРСАЛЬНЫЙ НОЖ «ПИНГВИН»

Универсальный разделочный нож «Пингвин» предназначен для решения широкого круга задач на активном отдыхе, рыбалке, прогулках по лесу. Он должен быть в «бардачке» любого автомобилиста. Яркие цвета рукояток, изготовленных из высокопрочного пластика, позволят найти этот нож в траве. Материал клинка коррозионно-устойчивая сталь на задней части клинка сделан выступ для дополнительной фиксации в ножнах. Ножны выпускаются с серветором либо без него в корневой части обуха, разнообразна цветовая гамма пластиковых рукояток. Ножны выполнены из синтетического материала с пластиковым вкладышем. Для комплектуется универсальным инструментом «Заноза», размещаемым в дополнительном кармане на ножнах. Сертификат № РОСС RU SA03 B01198



Характеристики:

- Длина клинка 89-150 мм
- Ширина клинка 17 мм
- Толщина обуха 3 мм
- Общая длина 199-260 мм

Код товара **00811** — **1450** р. цена

* Изделия сопровождаются сертификатом и не являются холодным оружием

ТЕПЕРЬ КАЧОК – ЭТО НЕ ОБРАЗ СУПЕРМОНСТРА СИЛАЧА!

90 / 50 — NEW — NEW

В автомобильном мире это новая торговая марка современных аксессуаров. Имя бренда определили присущие ему основные характеристики – сила, мощь и надежность! Всю торговую марку КАЧОК объединяет универсальность и доступность продукции. КАЧОК входит в бюджетный класс аксессуаров для авто и при этом имеет широкую аудиторию потребителей. Под одной маркой появилась продукция для водителей, а также любителей активного отдыха. КАЧОК предусмотрел интересы и экстремалов, и автолюбителей, и туристов, возможно, поэтому спектр его продукции столь велик. Для тех, кому важна не скорость, а цена, КАЧОК предлагает ножные и ручные насосы. Основным локомотивом, составляющей торговой марки КАЧОК являются автомобильные компрессоры. Они быстро и без особых сложностей подкачают колесо любых размеров.

КОМПРЕССОР АВТОМОБИЛЬНЫЙ «КАЧОК К90»

Напряжение	12 В
Максимальный ток потребления	14 А
Максимальное давление	10 атм
Время непрерывной работы	15-20 мин
Производительность	35 л/мин

Комплект поставки:

- К90 – Компрессор высокого давления
- Переносная сумка для хранения
- Набор переходных штуцеров
- Инструкция по эксплуатации
- Упаковочная коробка

Код товара **01512** — **1590** р. цена

КОМПРЕССОР АВТОМОБИЛЬНЫЙ «КАЧОК К50»

Напряжение	12 В
Максимальный ток потребления	12 А
Максимальное давление	7 атм
Время непрерывной работы	30 мин
Производительность	30 л/мин

Комплект поставки:

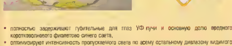
- К50 – Компрессор высокого давления
- Переносная сумка для хранения
- Набор переходных штуцеров
- Инструкция по эксплуатации
- Упаковочная коробка

Код товара **01513** — **1080** р. цена

АДАПТЕР РЕМНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ДЕТЕЙ

Адаптер предназначен для детей от 4 лет и старше без ограничения веса. Он универсальный, устанавливается на ремень безопасности как передних, так и задних сидений на левую и правую сторону. Процесс установки и снятия адаптера занимает минимум времени (порядка 20 секунд). Материал – мягкий и прочный текстиль. Производство Великобритания. Прошел испытание по европейской методике тестирования ЕСЕ R44/03

739 р. цена — Код товара **00997**



ОЧКИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ (РЕЛАКСАЦИОННЫЕ)

Разработаны под руководством академика С.Н. Федорова.

699 р. цена — Код товара **01480**

- полностью задерживают губительные для глаз УФ лучи и основную долю вредного коротковолнового фиолетово-синего света,
- оптимизируют интенсивность пропускаемого света по всему остальному диапазону видимого спектра,
- повышают четкость и улучшают контрастность изображения,
- способствуют активному восстановлению (релаксации) функционального состояния клеток тканей глаза, в том числе светочувствительных клеток, и замедляют процесс их старения.

Созданы специально для вождения транспортного средства в условиях плохой видимости: сумерки, туман, дождь, снег и т. п. Длительность ношения очков контролируется водителем индивидуально и зависит только от состояния комфортности. Очки сертифицированы и защищены от подделок патентом РФ (Приоритет от 27 августа 2003г.)

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- ПО ПОЧТЕ: **105118, Москва, а/я 23, «За рулем»**
- ПО ТЕЛЕФОНУ: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно)
- В ИНТЕРНЕТЕ ПО АДРЕСУ: **http://shop.zr.ru**
- ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ: **katalog@tdzr.ru**
- ПО SMS отправьте на номер **2301** текст **ZR код_товара количество_товара**

САМЫЙ МОБИЛЬНЫЙ СЕРВИС

Например: zr 01023 1, 01423 2, затем следуйте инструкциям: код товара и через пробел количество, далее при необходимости через запятую следующий код и количество. Стоимость запроса 0,06 у.е. без учета налогов. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России: Билайн, МегаФон, МТС, Теле2, Мотив, Utel, БайкалВестКом, СМАРТС, НСС, Ульяновск GSM. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДДЕРЖКА: support@it-comm.ru

Закажите и получите каталог продукции БЕСПЛАТНО!



Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением авиатарифа.

Гарантия на промышленную продукцию – 6 месяцев, на модели и игрушки – 1 месяц со дня получения заказа.







ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ СКАНЕРЫ КАРМАНСКАН 1, VG, Wi

Японские автомобили: HONDA, ACURA, TOYOTA, LEXUS, NISSAN, MITSUBISHI, DAIHATSU, SUZUKI, SUBARU, INFINITI, ISUZU, MAZDA, PROTON

Европейские автомобили: BMW, BENZ, AUDI, VW, OPEL, SAAB, PEUGEOT, CITROEN, RENAULT

Корейские автомобили: HYUNDAI, DAEWOO, KIA, SSANG YONG

Автомобили США: CHRYSLER, FORD, JEEP, GM

Современные стенды развала-схождения – 8 инфракрасных датчиков

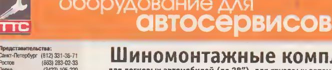
www.carmanscan.ru 499-257-0436, 495-789-4631

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

НЕ, УВЕРЕННОСТЬ

АВТО ФЕ КОМПАНИ
AVTO FIRST COMPANY

-51-57, 15



Представительства:

Санкт-Петербург	(812) 331-36-71
Ростов	(863) 283-02-33
Пермь	(3422) 105-220
Белгород	(4722) 375-814
Казань	(843) 227-03-43
Филиалы:	
Краснодар	(861) 262-69-05
Уфа	(347) 291-27-45
Екатеринбург	(343) 216-27-23
Нижний Новгород	(831) 276-92-63
Волгоград	(8442) 367-202
Новосибирск	(383) 269-01-50
Дилеры:	
Киров	(8332) 510-077
Ульяновск	(8422) 434-651
Тольятти	(8482) 371-425
Рязань	(4912) 253-930
Воронеж	(4732) 748-254
Набережные Челны	(8552) 397-704
Красноярск	(3912) 555-977

проектирование, техническая поддержка, обучение, гарантия

Шиномонтажные комплекты

для легковых автомобилей (до 28"), для грузовых автомобилей (до 56")









Monty 3300 racing GP С "третьей рукой" (опция) для низкопрофильных шин, легкосплавных дисков, колес PAX и CSR

Geodyna 6900p Лазерная технология, техника измерения 3D, программа для PAX-колес

FS-8000 Установка для накачки азотом шин грузовых и легковых автомобилей

Monty 3850 Max. диаметр колеса - 26", идеален для коммерческого транспорта

Geodyna 980L С измерительным рычагом для ввода данных колеса и установки клеевых грузов

Приглашаем посетить наш стенд на выставке "Автомеханика 2008" с 4 по 6 марта в "Экспоцентре" на Красной Пресне, павильон 8, зал 3

info@ttsauto.ru (495) 744-0624 www.ttsauto.ru

Реклама "Срочно в номер"
тел. (495) 748-05-66, 748-05-67

Полезные страницы

АВТОМОБИЛИ – ЗАПЧАСТИ

ДИСКИ И ШИНЫ

РЕМОНТ А/М

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ А/М И АКСЕССУАРЫ

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СЕРВИСА И РЕМОНТА (ПРОДАЖА)



ГРУППА КОМПАНИЙ
ГАРО

ОБОРУДОВАНИЕ
для автосервиса и гостехосмотра

ЗАО "Производственно-коммерческая фирма завода "ГАРО"
173003, Великий Новгород, ул. Б. Санкт-Петербургская, 64
(8162)940-999, факс (8162)940-966, E-mail: pkf@novgaro.ru

КАД-400-02
Комплекс диагностики двигателей



БМ-200
Российско-итальянское производство



С-601
Шиномонтажный станок-полуавтомат

www.novgaro.ru

Оборудование из Германии – 30 лет на мировом рынке

CARTEC

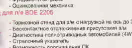
- *Тормозные стенды*
- *Линии диагностики*
- *Мощностные стенды*
- *Тестеры увода*
- *Тестеры подвески*
- *Тестеры люфтов*

Специальные предложения

Линия диагностики л/а Videoline 2304
- Тормозной стенд для а/м с нагрузкой на ось до 4т
- Тестер проверки амортизаторов подвески с весами
- Тестер увода
- Диагностика полноприводных автомобилей (4WD)
- Коммуникационный пульт с ПК и русскоязычным программным обеспечением и клиентской базой
- Пульт ДУ · Датчик усилия на педали тормоза
- Фундаментная рама
- Оцинкованная механика

615 000 р

Тормозной стенд для л/а BDE 2205



- Тормозной стенд для а/м с нагрузкой на ось до 3т
- Бесконтактное отслеживание присутствия а/м
- Диагностика полноприводных автомобилей (4WD)
- Стрелочный указатель
- Возможность дооснащения ПК
- Фундаментная рама
- Оцинкованная механика

218 000 р

Тормозной стенд для г/а BDE 3504-10t
- Тормозной стенд для г/а с нагрузкой на ось до 10т
- Диагностика полноприводных автомобилей (4WD)
- Коммуникационный пульт с ПК и русскоязычным программным обеспечением и клиентской базой
- Встроенные весы
- Датчик усилия на педали тормоза
- Пульт ДУ · Оцинкованная механика
- Фундаментная рама

833 000 р.



Snap-on Equipment
CARTEC

Мастер-дистрибьютор оборудования CARTEC в России
Группа компаний ГАРО 173003 Великий Новгород, ул Б Санкт-Петербургская, 64
Тел./Факс (8162) 940-944 940-945
www.cartec-ru.com e-mail anton.n.ivanov@novgaro.ru

Пост диагностики - "ПОД КЛЮЧ"

Универсальный диагностический комплекс
DTS-25

Комплект:
Сканер + Мотор-тестер + Газоанализатор + Экспертная система

Поддержка:
- Комплект ремонтной документации (электронные базы данных)
- Доступ к справочной службе по ремонту автомобилей
- Курс обучения в "Школе диагностики"
- Консультации специалистов

ЕВРОПА:
ALFA-ROMEO
AUDI
BMW
CITROËN
FORD
MERCEDES BENZ
OPEL
PEUGEOT
RENAULT
SEAT
SKODA
VW

OBD II

EOBD

РОССИЯ:
ВАЗ
ГАЗ
АЗЛК

ЯПОНИЯ:
HONDA
MAZDA
NISSAN
TOYOTA
SUZUKI
SUBARU
MITSUBISHI

КОРЕЯ:
DAEWOO
HYUNDAI
KIA
SSANGYONG

Цена: от 120 000,0 руб до 195 000,0 руб

ДИАМАКС www.diamax.ru
Тел (495) 771-13-08; 658-56-71
E-mail main@diamax.ru
www.diamax.ru

БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ
За рулем
т.: (495) 250 50 56, ф.:(499) 978-07-52
zrtravel@zr.ru http://travel.zr.ru

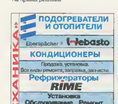
ПОЕХАЛИ С НАМИ!

ГРУППОВЫЕ ТУРЫ
В ИТАЛИЮ
НА СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ
КАЖДЫЕ 14 ДНЕЙ

Белоруссия — Польша — Чехия — Вена (полный день) — Каваллино (8 дней на море рядом с Венецией) — Дрезден (полный день) — Польша — Белоруссия

от 455 евро

комиссия агентствам


«МЕХАНИКА»
ПОДОГРЕВАТЕЛИ И ОТОПИТЕЛИ
Eberspächer
Webasto
КОНДИЦИОНЕРЫ
Продажа, установка.
Все виды ремонта, заправка, запчасти
Рефрижераторы
RIME
Установка
Обслуживание Ремонт
ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ МИКРОАВТОБУСОВ
(495) 389-0518, 312-4629, 311-9724
Москва, Днепропетровский пр-д, 5
www.ecmt.ru


HOFMANN
· Балансировочные, шиномонтажные станки
· Подъемники
· Автоматические мойки колес
· Тормозные стенды, линии испытаний
· Стенды измерения мощности
· Стенды "сход-развал" 3D и CCD
проектирование, услуги сервис-службы, запчасти, гарантия
www.hofmann.ru
buro@hofmann.ru


Диагностический комплект для коммерческого транспорта
DAF
IVECO
SCANIA
WWW.GRUZTEST.RU
(495) 796-12-44
(812) 380-17-01


Автосервисное оборудование: продажа, ремонт, обучение
TTC
нам 8 лет!
курсы диагностов
443069, г.Самара, ул.Авроры, 106
+7 (846) 268-10-68, 268-42-42, 268-10-86, 2699-500, 272-34-95, 265-64-38
tts@samara.ru, www.tts.samara.ru


Диагностическое оборудование
для российских и импортных автомобилей
АВТОАС-ПРОФИ-3
New!
компьютерный мотор-тестер
от 62 950 р.
АВТОАС-F16
портативный сканер
от 13 430 р.
АВТОАС-СКАН
New!
программный сканер
с поддержкой CAN, J1850
от 8 250 р.
Производитель:
ООО НПП "АСЕ", Ростов-на-Дону
(863) 278-50-30, 278-50-40
Подробнее смотрите на www.acelab.ru
ACELab


АВАНТИ
www.avanti-auto.ru
(495) 995-995-4
HOFMANN
ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА
AE&T
ОБОРУДОВАНИЕ И ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА
ОБОРУДОВАНИЕ
KT KINGTOOL
ПОДЪЕМНИКИ
СПЕЦ инструмент
спец цена на комплект
от 52 500 руб


АМЕВРО
Экспертные решения для автомобильной диагностики
(495) 789-9739; 107-2684; 346-0600
www.ameuro.ru
Приборы для диагностики легковых и грузовых автомобилей
Техническая информация
Консультации
Обучение технического персонала
Дилеры:
Алматы
(3272) 59-83-61
Петербург
(812) 380-17-01
Новосибирск
(383) 351-32-02
Екатеринбург
(343) 216-14-16
Самара
(846) 268-42-42
Краснодар
(861) 270-92-72
Красноярск
(3912) 93-62-98
Хабаровск
(4212) 38-40-33

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6* / число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер
Chery																																									
A21_del	2007	2/50	384 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	125	П	М,5	■	■			4		■		■	ЦЗ					■	6	■		■	■		■	■	■		■			■	■		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
A21_del Fora	2008	2/60	414 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	128	П	М,5	■	■			6				■	ЦЗ	■				■	[illegible]	■	■	■	■		■	■	■	■	■			■	■		VIP-Авто (495)633-2777, www.vipauto-chery.ru
Amulet	2007	2/50	242 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	88	П	М,5								■							■																	FAVORIT MOTORS (495)786 25 25, www.favorit-motors.com
Amulet	2008	2/60	309 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	86	П	М,5	■				2			■		ЦЗ	■	Г			■	6						■	■							■		VIP Авто (495)633-2888, www.vipauto-chery.ru
Amulet	2008	2/60	294 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	86	П	М,5								■		ЦЗ		Г			■	2						■	■							■		VIP-Авто (495)633-2777, www.vipauto-chery.ru
B11 Easter	2007	2/50	545 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	125	П	М,5	■	■			2				■	ЦЗ						4	■					■	■	■						■		FAVORIT MOTORS 589-8459, (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Sweet	2007	2/50	202 500р.	5/5	0.8	Б,Р3	51	П	М,5								■								2																FAVORIT MOTORS (495)786 25 25, www.favorit-motors.com
Tiggo	2007	2/50	437 000р.	5/5	2.4	Б,Р4	130	П	М,5	■	■			2			■		ЦЗ					■	6						■	■	■		■		■		■		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Tiggo	2008	2/60	460 000р.	5/5	1.8	Б,Р4	130	П	М,5	■	■			2			■		ДУ					■	4			■			■	■	■		■		■		■	■	VIP Авто (495)633-2888, www.vipauto-chery.ru
Chevrolet																																									
Aveo 4 dr	2007	2/60	332 200р.	4/5	1.2	Б,Р6	72	П	М,5	■				2			■		ЦЗ						CD 4							■									BLOCK (495)730-7878, www.blockauto.ru
Lacetti 4 dr	2007	2/60	409 700р.	4/5	1.6	Б,Р4	109	П	М,5	■				2			■		ЦЗ		Г			■	[illegible]	■	■				2	■	■								BLOCK (495)730-7878, www.blockauto.ru
Niva	2008	1/30	360 000р.	5/5	1.7	Б,Р4	80	4x4	М,5										ЦЗ	■								■				■	■							■	Автоцентр «Нахимовский 32» (495)10-55530, www.n32.ru
Daewoo																																									
Matiz Best	2007	3/100	267 500р.	5/5	1.0	Б,Р4	64	П	М,5								■		ЦЗ					■	CD 4						■	■							■	■	Uz Daewoo 8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru
Matiz	2007	3/100	195 000р.	5/5	0.8	Б,Р3	52	П	М,5																CD 4																Uz Daewoo 8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru
Nexia SOHC GL	2007	3/100	244 000р.	5/5	1.5	Б,Р4	75	П	М,5																CD 4																Uz Daewoo 8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru
Nexia DOHC GLE	2007	3/100	299 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	85	П	М,5								■		ЦЗ					■	CD 4						■										Uz-Daewoo 8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru



*Б бензиновый, Д – дизельный, ТД – дизельный с турбонаддувом, Г – гибридный (расположение цилиндров: Р рядные, V – V-образные, Ор – оппозитные, W – дубль V 12-ти цилиндровые), ** П – передний, З – задний, 4x4 – полный, *** М – механическая, А – автоматическая, Р – роботизированная, В – с вариатором, 4* ЦЗ – центральный замок, ДУ – с дистанционным управлением, 5* Г – гидравлический, Э – электрический, 6* CD – устройство для чтения компакт дисков с радиоприемником, Т – кассетная магнитола, R – радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип* число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
FIAT																																									
Albea	2008	2/6.о	326 000р.	4/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5					1		■			ЦЗ		Г							■													«Аврора» (495)225-7440 www.fiat-aurora.ru
Albea	2007	2/6 о	322 500р.	4/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5							■			ЦЗ																						«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221-7777, www.fiat-vostok.ru
Albea	2007	2/-	358 000р	4/5	1.4	Б,Р4	78	П	М,5					1		■	■		ЦЗ		Г			■							■	■									FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
Albea	2007	2/6 о	380 000р.	4/5	1.4	Б,Р4	78	П	М,5	■	■			2		■	■		ЦЗ												■	■									FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Doblo Panorama	2007	2/6.о	450 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	78	П	М,5					2		■	■		ЦЗ												■	■	■								FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Grande Punto	2007	2/6 о.	412 500р.	5/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5	■	■		■	2		■			ЦЗ		Э										■	■	■								«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221-7777 www.fiat-vostok.ru
Grande Punto	2007	2/6 о	404 500р	3/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5	■	■		■	2		■			ЦЗ		Э										■	■	■								«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221-7777, www.fiat-vostok.ru
Grande Punto	2006	2/6 о	407 000р	4/4	1.4	Б,Р4	78	П	М,5	■	■			2		■	■		ЦЗ		Э			■							■	■	■		■						FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
Panda	2007	2/6 о	320 000р.	4/5	1.2	Б,Р4	60	П	М,5	■	■			1		■			ЦЗ		Э										■										«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221-7777, www.fiat-vostok.ru
Panda	2007	2/6 о.	320 000р.	5/5	1.2	Б,Р4	60	П	М,5	■	■			2		■			ЦЗ		Э																			■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
Ford																																									
C MAX	2008	2/100	510 000р.	5/5	1.6	Б,Р7	100	П	М,5	■	■			■					ЦЗ						CD						■	■									«Независимость - Ford» (495)258-44-44 www.fordcenter.ru
Explorer	2007	2/100	1 268 000р.	5/5	4.0	Б,Р6	210	4x4	А,5	■	■	■	■		■	■	■		ЦЗ	■	Г			■	CD		■	■			■	■	■	■					■	■	«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-0405 www.nymm.ru
Fiesta	2008	2/100	320 000р	3/5	1.3	Б,-	70	П	М,5					■							Г																				«Независимость - Ford» (495)258-44-44 www.fordcenter.ru
Focus	2008	2/100	345 000р.	3/4	1.4	Б,Р4	80	П	М,5					■					ЦЗ		Г										■	■									«Независимость - Ford» (495)258-44-44, www.fordcenter.ru
Focus SE	2007	2/100	549 000р	5/5	1.6	Б,Р4	115	П	М,5	■		■			■	■		■	ЦЗ			■		■	CD			■		■	■	■	■		■	■			■		«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-0405, www.nymm.ru
Fusion	2008	2/100	370 000р.	5/5	1.4	Б,Р5	80	П	М,5	■	■			■																											«Независимость - Ford» (495)258-44-44 www.fordcenter.ru
Fusion	2007	2/100	370 000р	5/5	1.4	Б,Р4	80	П	М,5	■	■		■							■				■																	«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-0405, www.nymm.ru
Mondeo New	2007	2/100	615 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	125	П	М,5	■	■		■			■	■		ЦЗ	■				■	CD		■	■			■	■	■								«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-0405 www.nymm.ru
S MAX	2008	2/100	740 000р.	5/5	2.0	Б,Р6	145	П	М,5	■	■		■	■		■	■		ЦЗ					■							■	■		■	■						«Независимость - Ford» (495)258-44-44, www.fordcenter.ru
S-MAX	2007	2/100	747 800р	5/5	2.0	Б,Р4	145	П	М,5	■	■		■			■	■		ЦЗ	■				■	CD		■	■			■	■	■								«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-0405, www.nymm.ru
Honda																																									
Accord Executive	2007	3/100	925 000р	4/5	2.4	Б,Р4	190	П	А,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■		■	■	■	CD	■	■	■		■	■	■	■	■	■		■	■	■		«АВИТУС АВТО» (495)995-5522, www.avitus.ru
Accord	2007	3/100	915 000р	4/5	2.4	Б,Р4	190	П	А,5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ДУ	■		■	■	■	CD	■	■	■		■	■	■	■	■	■		■	■	■		«Аояма Моторс» (495)363-4222, (495)676-0340, www.aoyama.ru
Accord	2008	3/100	821 000р	4/5	2.0	Б,Р4	155	П	А,5	■	■	■	■	8	■	■	■	■	ЦЗ	■		■			CD	■	■	■		■		■	■	■					■		«Флакт авто» (495)500-3434, www.honda-dealer.ru
Civic Elegance	2008	3/100	589 000р	4/5	2.0	Б,Р4	140	П	А,5	■	■	■	■	■			■		ДУ		Э				CD						■	■	■		■						«АВИТУС АВТО» (495)995-5522, www.avitus.ru
Civic Executive	2008	3/100	640 000р	4/5	1.9	Б,Р4	140	П	А,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■	Э			■	CD	■	■	■		■	■	■	■		■				■		«АВИТУС АВТО» (495)995-5522, www.avitus.ru
Civic 5d	2008	3/100	674 000р	4/5	1.8	Б,Р4	140	П	М,6	■	■	■		■	■	■	■	■	ДУ		Э			■	CD		■			■	■	■	■		■				■		«Аояма Моторс» (495)363-4222, (495)676-0340 www.aoyama.ru

* Б – бензиновый, Д – дизельный, ТД – дизельный с турбонаддувом, Г – гибридный (расположение цилиндров: Р – рядные, V – V-образные, Ор – оппозитные, W – дубль V 12-ти цилиндровые), ** П – передний, З – задний, 4x4 – полный, *** М – механическая, А – автоматическая, Р – роботизированная, В – с вариатором, 4* ЦЗ – центральный замок, ДУ – с дистанционным управлением, 5* Г – гидравлический, Э – электрический, 6* CD – устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т – кассетная магнитола, Я – радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л.	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	Дилер
Honda										
Civic 5d	2008	3/100	775 000р	5/5	1.8	Б,Р4	140	П	А,5	«Аояма Моторс» (495)363-4222 (495)676-0340, www.aoyama.ru
CR-V Executive	2008	3/100	1 079 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	166	4х4	А,5	«АВИТУС АВТО» (495)995 5522, www.avitus.ru
Jazz	2008	3/100	479 000р.	5/5	1.4	Д,Р4	83	П	В	«Аояма Моторс» (495)363-4222, (495)676-0340, www.aoyama.ru
Legend	2008	3/100	1 760 000р	4/5	3.5	Б,V6	295	4х4	А,5	«Флайт авто» (495)500-3434, www.honda-dealer.ru
Hyundai										
Accent (mt3)	2007	3/100	356 700р	5/5	1.5	Б,Р4	105	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Accent (mt1)	2007	3/100	323 700р.	5/5	1.5	Б,Р4	105	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Accent (mt2)	2007	3/100	341 700р	5/5	1.5	Б,Р4	105	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Santa Fe	2007	3/100	1 166 900р	4/5	2.7	Б,Р6	189	4х4	А,4	BLOCK (495)730-4499, www.blockmotors.ru
Santa Fe (мт1)	2007	3/100	659 900р	5/5	2.0	Д,Р4	112	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786 25-25 www.favorit-motors.com
Sonata 2.0 +	2007	4/100	521 700р	4/5	2.0	Б,Р4	131	П	М,5	«ЭЛЕКС - ПОЛЮС» (495)234-0707, www.eleks.ru
Sonata	2007	3/100	581 700р	4/5	2.0	Б,Р4	137	П	М,5	BLOCK (495)730-4499 www.blockmotors.ru
Sonata (мт1)	2007	3/100	521 700р	5/5	2.0	Б,Р4	137	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25 25, www.favorit-motors.com
Tucson	2007	3/100	645 900р	4/5	2.0	Б,Р4	142	П	М,5	BLOCK (495)730-4499 www.blockmotors.ru
Jaguar										
XF	2008	3/100	1 865 000р	5/5	3.0	Б,V6	238	З	А,6	«Независимость» (495)795-0099, www.jaguarcenter.ru
XJ Executive SWB	2007	3/б.о	2 290 000р	4/5	3.0	Б,Р6	241	З	А,5	MUSA MOTORS (495)785-1111 www.musa-motors.com
X-Type Classic	2007	3/б.о	950 000р	4/5	2.0	Д,Р4	130	П	М,5	MUSA MOTORS (495)785-1111, www.musa-motors.com
X-Type	2008	3/б.о	980 000р	4/5	2.0	Д,Р4	128	П	М,5	«Независимость» (495)795-0099, www.jaguarcenter.ru
Kia										
Carnival_del NEW	2007	3/100	983 747р.	5/7	2.9	Б,Р4	185	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Cerato	2007	3/100	545 000р	4/5	1.6	Б,Р4	122	П	А,4	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221-7777, www.kiavostok.ru
Cerato	2007	4/100	440 000р	5/5	1.6	Б,Р4	122	П	М,5	«ЭЛЕКС - ПОЛЮС» (495)232-4347, www.eleks.ru
Magentis NEW	2007	3/100	656 519р.	4/5	2.0	Б,Р4	144	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Picanto	2007	3/100	328 000р	5/5	1.0	Б,Р4	62	П	М,5	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221 7777, www.kiavostok.ru
Rio	2007	3/100	476 000р	4/5	1.4	Б,Р4	97	П	А,4	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221-7777, www.kiavostok.ru
Sorento	2007	4/100	839 990р	5/5	2.5	Д,Р4	177	4х4	М,5	«ЭЛЕКС ПОЛЮС» (495)232-4347 www.eleks.ru
Sorento NEW	2007	3/100	839 990р	5/5	2.5	Б,Р4	170	4х4	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Spectra	2007	4/100	333 000р	4/5	1.6	Б,Р4	101	П	М,5	«ЭЛЕКС ПОЛЮС» (495)234-0707 www.eleks.ru
Spectra NEW	2007	3/100	333 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	101	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Sportage NEW	2007	3/100	669 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	144	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com

Марка, модель	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги
Honda																															
Civic 5d	■	■	■		■	■	■	■	■	ДУ		Э	■	■	■	CD		■			■	■	■	■		■			■	■	
CR-V Executive	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ		Э	■	■	■	Есть	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	
Jazz	■	■		■	■			■	■	ДУ		Э			■	CD4		■				■	■	■						■	
Legend	■	■	■	■	[illegible]	■	■	■	■	ДУ	■		■	■	■	CD6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Hyundai																															
Accent (mt3)	■				■			■		ДУ		Г		■		Есть						■	■	■			■			■	
Accent (mt1)								■				Г		■		Есть											■			■	
Accent (mt2)								■		ЦЗ		Г		■		Есть						■	■	■						■	
Santa Fe	■	■	■		■	■	■	■		ЦЗ		Г			■	CD6			■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Santa Fe (мт1)	■				■		■	■		ЦЗ	■	Г		■		Есть					■		■	■	■	■	■			■	
Sonata 2.0 +	■				■			■		ЦЗ	■	Г				CD4			■			■	■	■							
Sonata	■				■				■	ДУ					■	CD6						■	■	■		■			■	■	
Sonata (мт1)	■				■		■	■		ЦЗ	■	Г		■		Есть						■	■	■	■	■	■		■	■	■
Tucson	■	■			■					ДУ		Г				4						■	■	■		■				■	
Jaguar																															
XF	■	■	■	■	[illegible]	■	■	■	■	ДУ	■		■		■	CD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	
XJ Executive SWB	■	■	■		■	■	■		■	ЦЗ		Г	■		■	Есть		■			■	■	■	■	■	■	■		■	■	
X-Type Classic	■	■	■		■	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■		■	Есть		■			■	■	■	■	■	■	■		■	■	
X-Type	■	■	■		8	■		■	■	ДУ	■	Г	■		■	CD6		■	■			■	■	■		■	■			■	
Kia																															
Carnival_del NEW	■				6		■	■	■	ДУ		Г			■	[illegible]			■			■	■	■						■	
Cerato («АвтоЦентр ВОСТОК»)	■	■		■	2			■			■	Г			■							■	■	■		■				■	
Cerato («ЭЛЕКС - ПОЛЮС»)	■	■		■	■			■		ЦЗ	■					4			■			■	■	■							
Magentis NEW	■	■		■	2				■	ДУ					■	4		■				■	■	■						■	
Picanto					2			■		ЦЗ		Г										■	■	■							
Rio	■				2				■	ЦЗ					■							■	■	■		■					
Sorento	■	■	■		■			■		ДУ	■	Г			■	4			■			■	■	■						■	■
Sorento NEW	■				2			■		ЦЗ						6						■								■	
Spectra					■					ЦЗ	■	Г				4			■			■									
Spectra NEW					2					ЦЗ		Г				4						■									
Sportage NEW	■				1			■		ЦЗ		Г				[illegible]						■								■	■



* Б - бензиновый, Д - дизельный, ТД - дизельный с турбонаддувом, Г - гибридный (расположение цилиндров: Р - рядные, V - V-образные, Ор - оппозитные, W - дубль V 12-ти цилиндровые). ** П - передний, З - задний, 4х4 - полный. *** М - механическая, А - автоматическая, - роботизированная, В - с вариатором. 4* ЦЗ - центральный замок, ДУ - с дистанционным управлением. 5* Г - гидравлический, Э - электрический. 6* CD - устройство для чтения компакт дисков с радиоприемником, Т - кассетная магнитола, R - радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
Land Rover																																									
Discovery III TD V6 S 2008	2007	3/100	1 420 000р	5/5	2.7	Д,V6	190	4х4	М,6	■	■	■		4			■		ЦЗ	■					Есть 14			■				■	■						■		MUSA MOTORS (495)785-1111 www.musa-motors.com
Freelander II TD 4E	2007	3/100	970 000р	5/5	2.2	Д,V4	160	4х4	А,6			■					■		ЦЗ	■	Э				Есть 14	■	■	■				■							■		MUSA MOTORS (495)785-1111 www.musa-motors.com
Range Rover Vogue 2008 TD V8	2008	3/100	3 050 000р	5/5	3.6	Д,Р4	272	4х4	А,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■		■	■	■	[illegible]	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		MUSA MOTORS (495)785-1111 www.musa-motors.com
Range Rover Supercharged 2008	2007	3/100	3 350 000р.	5/5	4.2	Б,V8	396	4х4	А,6	■	■	■		4	■	■		■	ДУ	■	Г	■	■	■	Есть 14	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		MUSA MOTORS (495)785-1111 www.musa-motors.com
Range Rover Sport TD V8 SE 2008	2007	3/100	2 210 000р	5/5	4.4	Б,V8	300	4х4	А,6	■	■	■		4	■	■		■	ДУ	■		■	■	■	Есть 14		■	■	■	■		■	■	■				■	■		MUSA MOTORS (495)785-1111, www.musa-motors.com
Mazda																																									
3	2008	3/100	564 200р	4/-	1.6	Б,Р4	105	П	А,4	■	■		■	■		■		■	ЦЗ			■		■	CD		■	■			■	■			■				■		«Независимость – Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
6	2008	3/100	724 000р	4/	1.8	Б,Р4	120	П	М,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ		Г	■			CD		■	■		■	■		■						■		«Независимость – Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
BT-50	2008	3/100	734 500р	4/-	2.5	ТД,Р4	143	4х4	М,5	■				■			■		ЦЗ	■	Г			■	CD						■	■			■				■		«Независимость – Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
CX-7	2008	3/100	1 265 000р.	4/-	2.3	Б,Р4	238	4х4	А,6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ЦЗ	■		■	■	■	[illegible]	■				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		«Независимость – Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
Mercedes-Benz																																									
B-Klasse 170	2007	2/б.о	968 400р	5/5	1.7	Б,Р4	116	П	А,5	■	■	■	■	[illegible]	■	■	■		ЦЗ					■	CD		■	■			■	■	■		■						АВИЛОН (495)730-4444, www.avilon.ru
C Klasse 180 Kompressor	2007	2/б.о	1 256 400р	4/5	1.8	Б,Р4	156	З	А,5	■	■	■	■	7	■	■	■	■	ЦЗ	■		■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■				■	■		АВИЛОН (495)730-4444, www.avilon.ru
E Klasse 230	2007	2/б.о	1 742 400р	4/5	2.5	Б,V6	204	З	А,7	■	■	■	■	[illegible]	■	■	■	■	ЦЗ	■		■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■				■	■		АВИЛОН (495)730-4444, www.avilon.ru
GL-Klasse 320 CDI	2007	2/б.о	2 879 400р.	5/5	3.0	Д,V6	224	4х4	А,7	■	■	■	■	[illegible]	■	■	■	■	ЦЗ	■		■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	АВИЛОН (495)730-4444, www.avilon.ru
M-Klasse ML 320 CDI	2007	2/б.о	2 372 400р	5/5	3.0	Д,V6	224	4х4	А,5	■	■	■	■	6	■	■	■	■	ДУ	■		■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	АВИЛОН (495)730-4444, www.avilon.ru
Mitsubishi																																									
Galant	2007	3/100	723 627р.	4/5	2.4	Б,Р4	158	П	А,4	■	■			■	■			■	ДУ		Г			■	CD						■	■	■		■				■		BLOCK (495)231-1991, www.block-mitsubishi.ru
L200	2007	3/100	669 732р.	4/5	2.5	Б,Р4	136	П	М,5					■					ЦЗ		Г	■			CD			■			■	■	■		■	■				■	BLOCK (495)231-1991, www.block-mitsubishi.ru
Pajero	2007	3/100	1 339 732р	4/5	1.5	Б,Р4	109	П	А,4	■	■			■		■	■		ДУ	■					CD			■			■	■	■		■						BLOCK (495)231-1991, www.block-mitsubishi.ru
Nissan																																									
Almera Classic	2007	3/100	424 100р.	4/5	1.6	Б,Р4	107	П	М,5					2			■		[illegible]			■									4	■	■		■						«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
Micra	2007	3/100	400 800р	5/5	1.0	Б,Р4	80	П	М,5	■	■		■	■			■		ДУ		Э	■									■	■	■		■	■					«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
Micra	2007	3/100	385 100р	3/5	1.2	Б,Р4	80	П	М,5	■	■		■	2			■		ЦЗ		Э	■									■	■	■		■						«У СЕРВИС+» (495)258-89-89, www.nissan-moscow.ru
Murano	2007	3/100	1 545 538р	5/5	3.5	Б,V6	234	4х4	В	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■		■	■	■	CD	■	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
Murano	2007	3/100	1 545 900р	5/7	3.5	Б,V6	235	4х4	В	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ			■	■		CD	■	■	■		■	4	■	■	■	■		■	■	■	■	«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
Murano	2007	3/100	1 545 900р	5/5	3.5	Б,V6	234	4х4	В,6	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■		■	■		CD	■	■	■			4	■	■	■	■		■	■	■	■	«У СЕРВИС+» (495)258-89-89, www.nissan-moscow.ru
Note	2007	3/100	442 256р	5/5	1.4	Б,Р4	88	П	М,5	■	■		■	■			■		ДУ	■	Э	■									■	■	■		■	■					«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
Note	2007	3/100	442 300р	4/5	1.4	Б,Р4	88	П	М,5	■	■		■	2					ДУ		Э	■					■				2	■	■		■						«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
Pathfinder	2008	3/100	1 334 500р.	5/5	2.5	Д,Р4	173	4х4	М,5	■	■		■	6			■		ДУ			■		■	CD/4		■				4	■	■		■				■	■	«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
Teana	2007	3/100	811 938р.	4/5	2.0	Б,Р4	136	П	А,4	■	■		■	■		■		■	ДУ	■		■		■	CD/4			■			■	■	■		■	■					«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
Teana	2007	3/100	812 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	136	П	А,4	■	■		■			■			ДУ			■		■	CD/4			■				■	■		■						«У СЕРВИС+» (495)258-89-89, www.nissan-moscow.ru
Tiida	2007	3/100	499 900р	4/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	■	■		■	■			■		ДУ		Э	■			CD/4		■				■	■	■		■	■					«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www.autonissan.ru
Tiida	2008	3/100	517 700р	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	■	■		■	4				■	ДУ		Э				CD/4		■				4	■	■		■						«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
Tiida	2007	3/100	499 900р	4/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	■	■		■	4			■		ДУ			■			CD/4		■				4	■	■		■						«У СЕРВИС+» (495)258-89-89, www.nissan-moscow.ru
Opel																																									
Astra	2007	2/б.о	610 790р	3/5	1.8	Б,Р4	140	П	А,4	■	■		■	4		■		■	ДУ		Э			■	CD		■	■		■	■	■	■		■				■		BLOCK (495)730-7878, www.blockauto.ru
Corsa	2007	2/б.о	420 500р	3/5	1.2	Б,Р4	80	П	М,5	■	■			2			■		ДУ		Э				CD/4		■	■			■	■	■								BLOCK (495)730-7878, www.blockauto.ru
Peugeot																																									
107 Urban	2007	2/б.о	309 000р	3/5	1.0	Б,Р4	68	П	М,5	■	■		■	2														■													«АВЕС-ПЕЖО» (495)775-0404, www.aves-peugeot.ru
206 XR Base	2007	2/б.о	314 000р	4/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5					2					ДУ					■	CD/2			■			■										«АВЕС-ПЕЖО» (495)775-0405, www.aves-peugeot.ru

* Б – бензиновый, Д – дизельный, ТД – дизельный с турбонаддувом, Г – гибридный (расположение цилиндров: Р – рядные, V – V-образные, Ор – оппозитные, W – дубль V 12-ти цилиндровые), ** П – передний, З – задний, 4х4 – полный, *** М – механическая, А – автоматическая, Р – роботизированная, В – с вариатором. 4* ЦЗ – центральный замок, ДУ – с дистанционным управлением. 5* Г – гидравлический, Э – электрический. 6* CD – устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т – кассетная магнитола, R – радиоприемник

Марка модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	Дилер
Peugeot										
206 Sedan	2007	2/6 о	334 000р	4/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5	«Аврора» (495)225 7445 www auror ru
206 Sedan	2007	2/6 о	355 000р	4/4	1.4	Б,Р4	75	П	М,5	«Авто Франция» (495)786 2526, www peugeot favorit ru
206 5 Portes	2007	2/6 о	341 000р	5/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5	«Авто Франция» (495)786 2526, www peugeot favorit.ru
207 5 d	2007	2/6 о	515 000р	5/5	1.6	Б,Р4	120	П	М,5	«Авто Франция» (495)786 2526 www peugeot favorit.ru
307	2007	2/6 о	474 000р	3/5	1.4	Б,Р4	90	П	М,5	«Аврора» (495)225-7445, www auror ru
307 5 Portes	2007	2/6 о	477 000р	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	«Авто Франция» (495)786-2526 www peugeot-favorit ru
407	2007	2/6 о	720 800р	4/5	2.0	Б,Р4	143	П	А,4	«Авто Франция» (495)786 2526, www peugeot favorit.ru
Renault										
Kangoo Express	2008	2/100	398 300р.	3/2	1.4	Б,Р2	75	П	М,5	«Автоцентр ОВОД» (495)787 5353 www ovod.ru
Logan	2008	2/100	305 450р	4/5	1.6	Б,Р4	90	П	М,5	«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www ovod ru
Megane_del	2008	2/100	518 350р	4/5	1.6	Б,Р4	115	П	М,5	«Автоцентр ОВОД» (495)787 5353 www ovod.ru
Scenic	2008	2/100	636 550р.	5/5	1.6	Б,Р4	115	П	А,4	«Автоцентр ОВОД» (495)787 5353 www ovod ru
Trafic II	2008	2/100	701 750р	4/3	2.0	Б,Р4	120	П	М,6	«Автоцентр ОВОД» (495)787 5353 www ovod ru
SEAT										
Altea	2007	2/6 о	666 403р	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www favorit motors com
Cordoba	2008	2/6 о	417 900р.	4/5	1.4	Б,Р4	85	П	М,5	«Иберия Мотор» (495)221-0047, www.seatrus ru
Cordoba	2007	2/6 о	534 353р	5/5	1.4	Б,Р4	85	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www favorit-motors com
Ibiza	2008	2/6 о.	399 990р	3/5	1.4	Б,Р4	85	П	М,5	«Иберия Мотор» (495)221-0047 www.seatrus ru
Ibiza	2007	2/6 о	535 923р	5/5	1.4	Б,Р4	85	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25 25 www favorit-motors com
Leon	2008	2/6 о	572 500р	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	«Иберия Мотор» (495)221 0047, www seatrus.ru
Leon	2007	2/6 о.	642 400р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www favorit motors.com
Toledo	2007	2/6 о.	947 879р	5/5	2.0	Б,Р4	150	П	А,6	FAVORIT MOTORS (495)786-25 25, www favorit motors com
Skoda										
Fabia Ambiente	2007	3/100	400 168р	5/5	1.2	Б,Р3	69	П	М,5	«ВЕНТУС» (495) 234 3913 www ventus ru
SsangYong										
Actyon	2007	3/100	765 000р.	5/5	2.3	Б,Р4	150	4x4	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www favorit motors com
Kyron new	2008	3/100	814 000р	5/5	2.0	Б,Р4	141	4x4	М,5	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221-7777 www ssangyong-vostok.ru
Kyron	2007	3/100	810 000р	5/5	2.0	ТД,Р4	141	4x4	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www favorit-motors.com
Kyron New	2008	3/100	949 000р.	5/5	2.0	Д,Р4	140	4x4	А,5	Автоцентр «Нахимовский 32» (495)10-55530 www.ssangyong-n32 ru
Rexton II	2008	3/100	1 120 000р	5/5	2.7	Б,Р6	165	4x4	А,5	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221 7777 www ssangyong-vostok ru
Rexton	2007	3/100	1 000 000р.	5/5	3.2	Б,Р4	220	4x4	А,5	«АвтоЦентр ВОСТОК» (495)221 7777, www.ssangyong-vostok ru

Марка модель	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары
Peugeot														
206 Sedan				■	2		■	■		ЦЗ				
206 Sedan					2			■		ДУ		•		
206 5 Portes										ЦЗ		•		
207 5 d	■			■	1	■	■	■		ДУ		Э	■	
307	■	■		■	2		■			ДУ	■	•		
307 5 Portes	■			■	2		■	■		ДУ				
407	■		■	■	4		■		■	ДУ				
Renault														
Kangoo Express					■									
Logan					■					ДУ	■			
Megane_del	■	■		■	■		■	■		ДУ	■	Э		
Scenic	■	■		■	■		■	■		ДУ	■	Э		
Trafic II					■									
SEAT														
Altea	■	■			■		■	■		ЦЗ		•	■	
Cordoba										ДУ		Э		
Cordoba	■				■				■	ЦЗ		Э		
Ibiza					1					ДУ		Э		
Ibiza	■				■			■		ДУ			■	
Leon	■	■		■	6			■		ДУ			■	
Leon	■				■		■	■		ЦЗ		Э	■	
Toledo	■				■	■	■		■	ЦЗ		•	■	■
Skoda														
Fabia Ambiente	■				■		■			ЦЗ				
SsangYong														
Actyon	■	■			2				■	ДУ				
Kyron new	■				2				■	ЦЗ				
Kyron	■	■			2			■		ЦЗ				
Kyron New	■	■	■	■	6				■	ДУ				
Rexton II	■	■	■	■	2				■	ЦЗ	■			
Rexton	■	■	■	■	6				■	ДУ	■			

Марка модель	Противотуманные фары	Аудиосистема 6* /число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги
Peugeot																	
206 Sedan	■	CD		■	■			■	■	■			■				
206 Sedan	■	CD 4						■		■							
206 5 Portes					■					■							
207 5 d	■	CD 6			■			■	■	■							
307		Есть 6			■			■									
307 5 Portes		CD 6			■			■	■	■							
407	■				■		■	■	■	■		■					
Renault																	
Kangoo Express		R															
Logan								■									
Megane_del		Есть 6		■				■				■					
Scenic				■	■			■	■	■							
Trafic II																	
SEAT																	
Altea	■	Есть 6			■			■	■	■		■					
Cordoba	■				■												
Cordoba		Есть 6						■	■	■							
Ibiza	■				■												
Ibiza	■	Есть 6						■	■	■		■					
Leon	■				■			■	■	■							
Leon	■	Есть 6			■			■	■	■		■					
Toledo	■	Есть 6		■	■	■	■	■	■	■		■				■	
Skoda																	
Fabia Ambiente								■				■					
SsangYong																	
Actyon	■			■		■		■	■	■		■	■				
Kyron new	■	CD 6		■			■	■	■	■		■	■			■	■
Kyron	■					■		■	■	■			■			■	
Kyron New	■			■			■	■	■	■	■	■	■		■	■	■
Rexton II	■	Есть 6		■	■		■	■	■	■	■	■			■	■	■
Rexton	■	Есть 6		■			■	■	■	■	■	■	■		■	■	■

* Б – бензиновый, Д – дизельный, ТД – дизельный с турбонаддувом, Г – гибридный (расположение цилиндров: Р – рядные, V – V-образные, Ор – оппозитные, W – дубль V 12-ти цилиндровые). ** П – передний, З – задний, 4х4 – полный. *** М – механическая, А – автоматическая, Р – роботизированная, В – с вариатором. 4* ЦЗ – центральный замок, ДУ – с дистанционным управлением. 5* Г – гидравлический, Э – электрический. 6* CD – устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т – кассетная магнитола, R – радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер
SsangYong																																									
Rexton	2007	3/100	1 150 000р	5/5	3,2	Б,Р6	220	4х4	А,5	■	■	■		2				■	ДУ					■	CD/6		■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
Rexton	2007	3/100	1 098 000р	5/5	2,7	ТД,Р5	165	4х4	А,5	■	■	■		1				■	ДУ					■	CD/6		■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
Rexton 2 NEW	2007	3/100	1 200 000р.	5/5	3,2	ТД,Р5	165	4х4	А,5	■	■	■		1				■	ДУ					■	CD/6		■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
Volkswagen																																									
Caddy Life	2007	2/6 о.	от 680 000р.	4/5	1,5	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	■			■		ДУ		Э				R							■	■								«Авто АЛЕА» (495)995-55-00 www.alea.ru
Caddy	2008	2/6 о.	587 200р.	4/5	1,6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	2			■		ДУ	■					4						■	■	■								«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Golf	2008	2/6 о.	619 000р.	5/5	1,6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■					■	ДУ	■	Г	■			CD/6						■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Golf Plus	2008	2/6 о.	620 400р.	5/5	1,6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	6				■	ДУ	■		■			CD/6						■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Jetta	2008	2/6 о.	663 800р.	4/5	1,6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	6				■	ДУ	■	Г	■			CD/6						■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Jetta	2008	2/6 о.	695 000р.	5/5	1,6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	6				■	ДУ		Э	■		■	CD/8					■	■	■	■		■						«Фольксваген Центр РУС-ЛАН» (495)739-5212, (495) 540-15-14, www.rus-lan.ru
Multivan	2008	2/6 о.	1 433 000р.	5/7	2,5	ТД,Р5	131	П	М,5	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■	Г	■		■	CD/6		■	■	■	■	■	■	■		■				■		«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Multivan 2,0 Comfortline	2007	2/6 о.	1 584 560р.	4/6	2,0	Б,Р4	116	П	М,5	■	■	■	■	6		■		■	ДУ	■		■		■	CD/6	■		■	■		■	■	■		■				■		«Атлант-М» (495)777-6505, www.atlant-m.ru
Passat 1,8 TSI Highline	2007	2/6 о.	1 058 680р.	4/5	1,8	Б,Р4	160	П	М,6	■	■	■	■	8	■			■	ДУ	■	Э		■	■	10			■	■	■	■	■	■	■	■	■		■			«Атлант-М» (495)777-6505, www.atlant-m.ru
Passat B6 Var	2007	2/6 о.	от 1 227 000р	5/5	2,0	ТД,Р4	140	П	Р,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■	Э			■	CD/	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	«Авто АЛЕА» (495)995-55-00 www.alea.ru
Passat	2008	2/6 о.	1 080 000р.	4/5	1,8	Б,Р4	165	П	А,6	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■		■	■	■	CD/6		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Авто Ганза» (495)787-5588 www.autohansa.ru
Passat B6	2006	2/100	860 000р.	4/5	2,0	Б,Р4	150	П	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ		Г	■		■	CD/6		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Автоцентр Немецкий Дом» (495)785-8484, (495)221-6800, www.nemdom.ru
Passat 2,0 FSI Comfortline	2007	2/6 о.	1 282 386р.	4/5	2,0	Б,Р4	150	П	А,6	■	■	■	■	6	■			■	ДУ	■	Э			■	10						■	■	■	■	■	■		■	■		«Атлант-М» (495)777-6505, www.atlant-m.ru
Passat Variant	2008	2/6 о.	1 096 000р.	4/5	1,8	-,Р4	160	П	А,6	■	■	■	■	6	■	■		■	ДУ	■	Э			■	CD/6		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	«Фольксваген Центр РУС-ЛАН» (495)739-5212, (495)540-15-14, www.rus-lan.ru
Phaeton	2007	2/6 о.	2 690 000р.	4/5	4,2	Б,V8	335	4х4	А,6	■	■	■	■	8	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	Есть 12		■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		«Автотрейд АГ» (495)995-1220, www.autotrade-ag.ru
Polo	2008	2/6 о.	486 500р.	5/5	1,4	Б,Р4	80	П	М,5					2																	■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Touareg V6 FSI	2007	2/6 о.	от 1 660 000р.	5/5	3,0	Б,V6	280	4х4	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■		■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■		■			■	■		«Авто АЛЕА» (495)995-55-00 www.alea.ru
Touareg 2,5	2007	3/6 о.	от 1 350 000р	5/5	2,5	ТД,Р5	174	4х4	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■	-	■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	«Авто АЛЕА» (495)995-55-00, www.alea.ru
Touareg	2008	2/6 о.	2 529 000р.	5/5	3,0	ТД,V6	225	4х4	А,6	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■		■	■	■	CD/10		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Touareg	2007	2/6 о.	1 475 000р.	5/5	2,5	Д,Р5	174	4х4	А,6	■	■	■	■	8	■	■	■	■	ЦЗ	■		■	■	■	CD/10		■	■	■		■	■	■		■	■		■	■		«Автотрейд АГ» (495)995-1220, www.autotrade-ag.ru
Touareg	2008	2/6 о.	2 010 000р.	5/5	3,0	Д,V6	225	4х4	А,6	■	■	■	■	8	■	■		■	ЦЗ	■		■	■	■	CD/10	■	■	■	■		■	■	■		■			■	■	■	«Фольксваген Центр РУС-ЛАН» (495)739-5212, (495)540-15-14, www.rus-lan.ru
Touran	2008	2/6 о.	738 100р.	5/5	1,6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■		■									■	■	■		■	■				■	«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Volvo																																									
C30 1.6	2008	2/100	618 500р.	2/4	1,6	Б,Р4	100	П	М,5	■	■	■				■	■		ДУ		Г				Есть			■				■	■								MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
S40 1.6	2008	2/100	682 100р.	4/5	1,6	Б,Р4	100	П	М,5	■	■		■	■		■	■		ДУ	■		■			CD/4			■			■	■	■	■	■						«Независимость» (495)234-0099 www.indep.ru
S40 1.6	2008	2/100	682 100р.	4/5	1,6	Б,Р4	100	П	М,5	■	■		■	6		■	■		ДУ		Г	■			Есть			■			■	■	■		■						MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
S60 2.4	2008	2/100	839 300р.	4/5	2,4	Б,Р5	140	П	М,5	■	■		■	6		■	■		ДУ		Э	■			Есть			■			■	■	■		■						MUSA MOTORS (495)785-1111, www.musa-motors.com
S80	2008	2/100	1 256 600р.	4/5	2,5	Б,Р5	200	П	М,5	■	■	■		6		■		■	ДУ			■		■	Есть			■			■	■	■	■	■				■		MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
V50 1.6	2008	2/100	713 100р.	5/5	1,6	Б,Р4	100	П	М,5	■	■		■	6		■	■		ДУ	■		■			Есть			■			■	■	■		■						MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
V70 Turbo	2008	2/100	1 214 000р.	5/5	2,4	Д,Р5	215	П	А,5	■	■	■		6		■		■	ДУ		Г	■			Есть			■			■	■	■	■	■				■		MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
XC70 Turbo	2007	2/100	1 328 500р.	5/5	2,4	Б,Р5	185	4х4	А,5	■	■	■		6	■	■	■		ДУ			■		■	Есть						■	■	■		■				■	■	MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
XC90 2.5T	2008	2/100	1 591 500р.	5/5	2,5	Б,Р5	210	4х4	М,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■		■	■	■	CD/4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	«Независимость» (495)795-0099 www.indep.ru
XC90	2007	2/100	1 488 100р.	5/5	2,4	Д,Р4	185	4х4	М,5	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Э	■	■	■	Есть	■		■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	MUSA MOTORS (495)785-1111 www.7851111.ru

* Б - бензиновый, Д - дизельный, ТД - дизельный с турбонаддувом, Г - гибридный (расположение цилиндров: Р - рядные, V - V-образные, Op - оппозитные, W - дубль V 12-ти цилиндровые); ** П - передний, З - задний, 4х4 - полный; *** М - механическая, А - автоматическая, Р - роботизированная, В - с вариатором; 4* ЦЗ - центральный замок, ДУ - с дистанционным управлением; 5* Г - гидравлический, Э - электрический; 6* CD - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т - кассетная магнитола, R - радиоприемник

Для размещения информации о продаже автомобилей обращайтесь по тел. 748-0566, т./ф. 748-0567

СТОА и АВТОСЕРВИС

СТОА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ВИД УСЛУГ**	МАРКА АВТОМОБИЛЯ	СТОИМОСТЬ НОРМО-ЧАСА
«АВЕС-ПЕЖО»	495-775 04-05	ул Обручева, д 21	www aves-peogeout.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Peugeot	900 руб
«СПРНИТ АВТО СЕРВИС»	495-925-77-29	ул Стахановская, д. 24	www.autocenter.ru	СР, КР, ТО. О, Н	Ford	640 руб
«БЛОК»	495-730-02-92	ул Перовская, д 1	www blockmotors.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Hyundai	675 руб.
«БЛОК»	495 730 02-82	ул Перовская, д 1	www.block-mitsubishi.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mitsubishi	55 $
BLOCK	495-730-78-78	ул, Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Chevrolet	1200 руб
BLOCK	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www blockauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Opel	1200 руб
«ЭЛЕКС-ПОЛЮС»	495-234-60-06	ул Ермакова Роща, д 7А	www.eleks.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Hyundai, Kia	30 $
«НЕЗАВИСИМОСТЬ»	495-795-00-99	Ленинградское ш., д. 71	www.indep ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volvo	1950 руб
«НЕЗАВИСИМОСТЬ-Mazda»	495-540-75-76	Хорошевское ш., д. 76А	www mazdacenter.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mazda	Прейскурант
«Аояма Моторс»	495-363-43-33	ул Домостроительная 4	www aoyama.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Honda, Acura	1500 руб
«Аояма Моторс»	495-616-68-10	ул. Новомосковская, 24	www.aoyama ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Honda, Acura	1500 руб
«Аояма Моторс»	495-676 90-00	Волгоградский пр-т, 1В	www.aoyama ru	СР, ТО, Г, А, О	Honda	1500 руб
Автоцентр «НЕМЕЦКИЙ ДОМ»	495-785-84-84	Спартаковская пл., д 1/7	www.nemdom.ru	СР, КР, ТО , Г, А , О	Volkswagen AG	1300 руб
«АвтоЦент ВОСТОК»	495-221-87 26	ул. Б. Черкизовская, д 9, к 1	www vostokauto ru	СР, КР, ТО , Г, А , О, Н	SsangYong, Kia, Fiat	Прейскурант
VIP-Авто	495-633-27-77	3-й Павелецкий проезд, д. 4	www.vipauto-chery.ru	СР, КР, ТО , Г, А . О	Chery	765-900 руб.
VIP-Авто	495-633-28-88	3-й Павелецкий проезд, д. 4	www vipauto-moscow ru	СР, КР, ТО , Г, А , О	Hyunday	765 900 руб
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	ш Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volkswagen	1090-2090 руб

** **СР** - слесарный ремонт, **КР** - кузовной ремонт, **ТО** - техническое обслуживание **Г** - гарантийное обслуживание **А** установка аксессуаров, **О** - в наличии оригинальные запчасти, **Н** - в наличии неоригинальные запчасти

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
«МАЗДААВТО»	495 771-52-52	ул Гиляровского, д 47, стр. 5	www.auto goods ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Mazda, Nissan
«БЛОК»	495-730-02-92	ул Перовская, д 1	www.blockmotors ru	А, В, О	Hyundai
«БЛОК»	495-730-02-82	ул Перовская, д 1	www block mitsubishi.ru	А, В, О	Mitsubishi
«СПРНИТ АВТО ПАРТС»	495-913-25-95	ул. 2-я Бауманская, д. 16/1,	www.autocenter.ru	В	Ford
«АвтоЦент ВОСТОК»	495-221-87-26	ул Б Черкизовская, д 9, к 1	www.vostokauto.ru	Д, Тр, Х, Тм Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Hyundai, SsangYong, Kia, Fiat
Сеть специализированных станций	495-786-41-41	ул 15-я Парковая, д. 1	www.att.su	глушители марок	все иномарки, ВАЗ, опт и розница
				ATIHO, ASSO, FERROZ, ULTER	гарантия 2 года
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	ш. Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р П, К, Э, А, В, О,Н	Volkswagen

* **Д** двигатель, **Тр** трансмиссия, **Х** - ходовая часть, **Тм** тормозная система, **Р** рулевое управление **П** подвеска, **К** кузов **Э** - электрооборудование, **А** - дополнительное оборудование, аксессуары **В** - все группы запчастей **О** оригинальные запчасти, **Н** - неоригинальные запчасти

По стопам Джеймса Бонда





В Москве на Кутузовском проспекте открылся первый в России салон «Астон-Мартин». К выбору российского партнера подошли с особой тщательностью. В итоге права дистрибьютора получила компания «Буревестник Групп», уже известная в мире роскоши, но не связанная ни с одной автомобильной маркой.

Впоследствии появится отдельный центр продаж и сервиса площадью 500 м^2, однако уже сейчас можно приобрести и обслужить любую модель «Астон-Мартин»: DB5, DB9, «VB Вэнтидж» и «VB Вэнтидж Родстер». Квота на этот год 57 автомобилей, впоследствии ее могут увеличить, но ненамного: для сохранения эксклюзивного статуса объем продаж не превысит двузначного числа.

Владельцев машин, приобретенных до появления официального дилера, будут обслуживать наравне с «официальными» – главное, что они осознанно выбрали британскую марку. Клиентам смогут предложить весь комплекс фирменных мероприятий – от поездки на завод до курсов повышения водительского мастерства.

Помимо Москвы, рассматривается возможность открытия салонов в Санкт-Петербурге, Самарской области и Южном федеральном округе.

Три миллиона – не предел

В столичном отеле «Риц-Карлтон» Комитет автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (AEB) впервые провел конференцию по итогам прошедшего года.

AEB объединяет 17 компаний, представляющих 33 иностранные марки, официально продаваемые в России. За час до начала конференции в состав членов Комитета автопроизводителей AEB была включена «Группа ГАЗ» – пока единственная среди российских.

По итогам 2007 года в России продано 2,3 млн. новых легковых автомобилей, из них иномарок – 1,6 млн. Достигнув таких показателей, Россия вышла на третье место в Европе по объему продаж после Германии и Великобритании. Даже по самым скептическим прогнозам докладчиков, в последующие годы продажи иномарок в России продолжат рост и могут достичь к 2015 году 3,5 млн. штук. Ближайший прогноз – 2,9 млн. автомобилей уже в этом году.



«Форд-Фокус» третий год подряд – самая массовая иномарка, продаваемая в России.

ОТКРЫЛИСЬ

МОСКВА



Компания «Мэйджор Авто» начала год с открытия салона «Ниссан» на территории самой крупной дилерской деревни в Европе – «Мэйджор Сити» (Новорижское шоссе, 9 км от МКАД). В шоу-руме центра предложен весь модельный ряд «Ниссан». Сервисная зона на 20 постов позволяет обслуживать 125 автомобилей в день при круглосуточном приеме. Для удобства клиентов автосалона организована бесплатная техпомощь на дорогах Москвы.



Первый монобрендовый центр «Ленд Ровер» компании «Муса Моторс» открылся на Профсоюзной. В шоу-руме представлены все модели английских вседорожников. К услугам клиентов сервисная зона на 10 постов, парковка и склад запчастей.

УФА

Компания «Уралдрайв» открыла новый автосалон ФИАТ. Автоцентр будет оказывать все виды услуг по продажам и обслуживанию итальянских машин. Персонал прошел обучение и стажировку по фирменным программам «Северстальавто». В этом году в России планируется открыть 85 дилерских центров ФИАТ.





«Кайрон» стал доступнее

Компания «Северсталь-авто», импортер и производитель автомобилей «Саньен», объявила о снижении цен на все версии самого продаваемого корейского вседорожника – нового «Кайрон FL». Автомобиль, оснащенный 4-цилиндровым бензиновым двигателем 2,3 л (150 л.с.), стал доступнее на 60 тыс. руб. (новая цена от 742 тыс. руб.), а дизельная версия (2,0 л, 141 л.с.) – на 55 тыс. руб. (теперь от 774 тыс. руб.).

Снижение цены производитель объясняет выходом завода на проектную мощность. Так, самая доступная версия «Кайрон» со 150-сильным бензиновым мотором 2,3 л (150 л.с), 5-ступенчатой МКП, велюровой отделкой салона, ABS и двумя подушками безопасности стоит 742 тыс. руб. (прежняя цена – 802 тыс. руб.). А «полный фарш» с дизельным двигателем 2,0 л(141 л.с., 310 Н·м), АКП, ESP и кожаным салоном обойдется в 949 тыс. руб. против прежних 1 004 тыс. руб.

«Инфинити» ждет заказов

«АвтоСпецЦентр» на Ленинском начал прием заявок на новинки 2008 года – обновленный седан премиум-класса «Инфинити М» и компактный кроссовер «Инфинити EX».

EX оснащен двигателем 3,5 л (306 л.с.), системой полного привода ATTESA E-TS (AWD), системой AVM (4 камеры обзора, проецирующие объемную картинку автомобиля на мониторе при парковке), двухзонным «климатом» с ионизатором и очистителем воздуха. Автомобиль появится в салоне в середине лета и будет стоить от 1 569 380 до 1 608 940 руб. в зависимости от комплектации.

«Инфинити М», кроме нового экстерьера, приобрел еще ряд базовых опций. датчики дождя и парковки, электропривод складывания боковых зеркал и систему адаптивного освещения. В комплектации «Элит» установлена аудиосистема Hi-класса «Bose 5.1» мощностью 308 Вт, DVD-система для задних пассажиров, навигационная система и встроенный Bluetooth. «Эмка» появится в продаже уже в марте-апреле Цена новинки еще не определена, но, по словам дилера, рестайлинговая версия может быть дороже прежней модели в среднем на 90 000–100 000 руб., которая сегодня стоит от 1 700 000 до 2 093 000 руб. в зависимости от привода и мощности двигателя.





«Шестерка» нарасхват

Объявлены российские комплектации и цены одной из интересных новинок этого года – «Мазды-6».

Покупателям предлагают три мотора: 1,8 л (120 л.с.), 2,0 л (147 л.с.) и 2,5 л (170 л.с.) с 6-ступенчатыми механической или автоматической коробками передач. Заказы на хэтчбек принимают с февраля, а в апреле появится «Мазда»-универсал. Самую дешевую комплектацию оценили в $25 000, а самую дорогую Luxury (в нее, кроме 18-дюймовых колес и аудиосистемы премиум-класса, входят сигнализация и кожаная отделка сидений) – в $34 000. Число точек крепления подрамника к кузову увеличено с 4 до 6, что позволило существенно снизить вибрацию и шум. Гидроусилитель руля уступил место электроусилителю. Несмотря на увеличившиеся размеры (+65 мм к длине, +15 мм к ширине и +5 мм к высоте), автомобиль «похудел» на 36 кг.

В конце прошлого года успели продать 360 авто нового поколения, а уже сегодня заключено больше 3500 контрактов на поставку, так что ждать покупку придется минимум полгода.

ФИАТ на линии

Компания «Северсталь-авто» приступает к производству в России седана С-класса «ФИАТ-Линия». Новинка уже успела стать победителем европейского конкурса Autobest 2008. Итальянский автомобиль набрал в конкурсе 850 баллов (по 13 параметрам), опередив таких конкурентов, как «КИА-Сид» (784 балла), «Мазда-2» (705), «Шкода-Фабия» (679) и «Тойота-Аурис» (583).



Новый седан – вполне внушительных размеров для сегмента С (4560x1730x1500 мм, колесная база – 2600 мм), с багажным отсеком 500 л уже собирают в Турции, Бразилии, Индии и Китае. В России сборка начнется во второй половине года. Дата начала продаж, цены и комплектации станут известны позже.

Пора присмотреть кабриолет



Официальный представитель БМВ компания «Autodom» первой объявила о началах продаж в России новинок БМВ с Франкфуртского автосалона. Кабриолет и купе «БМВ-Альпина В3 Bi-Turbo» (90 000 евро) и обновленные версии купе «БМВ-Альпина В6 S» (170 000 евро) и седана В5 Saloon (140 000 евро) появятся у нас в марте 2008 года. Пока же «Autodom» проводит сертификацию новинок.

ОТКРЫЛИСЬ

ИВАНОВО



Группа компаний БЛОК открыла дилерский центр по продажам и обслуживанию автомобилей «Вольво» – «БЛОК Роско Ампель». Салон площадью 3000 м² стал самым крупным автоцентром в Ивановской области. Клиентам предложен полный перечень услуг – от страхования до кузовного ремонта. Уже в первый год работы здесь планируют продать около 100 автомобилей.

НОВОКУЗНЕЦК

Официальный дилер «Пежо» в Новокузнецке, компания «Эстим Моторс», открыла новый автоцентр на ул. Димитрова. Склад запчастей рассчитан на 9000 наименований, а ремзона оборудована 8 постами. Это 24-й центр продаж «Пежо» в России, а в конце года их число достигнет 60. Инвестиции в строительство составили 130 млн. руб. За год планируется продать не менее 300 автомобилей.

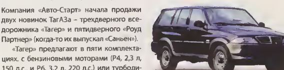
ТЮМЕНЬ

На ул. Республики открылся дилерский центр «Авто Град», специализирующийся на автомобилях «Крайслер», «Джип» и «Додж». В салоне площадью более 1200 м² представлен полный модельный ряд знаменитых американских марок, в том числе новинки: «Додж-Звенджер», «Додж-Нитро», «Джип-Компас», «Джип-Либерти». В этом году «Авто Град» рассчитывает продать 200–230 авто.



По второму кругу

Компания «Авто-Старт» начала продажи двух новинок ТагАЗа – трехдверного вседорожника «Тагер» и пятидверного «Роуд Партнер» (когда-то их выпускал «Саньен»).



«Тагер» предлагают в пяти комплектациях. с бензиновыми моторами (P4, 2,3 л, 150 л.с., и P6, 3,2 л, 220 л.с.) или турбодизелем (P5, 2,9 л, 120 л.с.) – все по лицензии «Мерседес-Бенц», трансмиссия – M5 или A4. Кроме того, в оснащение входят две подушки и прочие полезные вещи – от гидроусилителя и ABS до датчика дождя и кондиционера. Цена – 569 900–769 900 руб. «Роуд Партнер» представлен в трех вариантах, оснащен примерно так же и стоит от 639 900 до 789 900 руб.



«Автоспеццентр» освоит «Хонду»

Группа компаний «АвтоСпецЦентр» приступила к строительству автосалона «Хонды» и «Шкоды», который откроется в конце 2008 года на Ленинградском шоссе Москвы. Марка «Хонда» станет пятым брендом в портфеле ГК «АвтоСпецЦентр».

Согласно планам развития, к 2010 году ГК «АвтоСпецЦентр» будет располагать 12 современными полнофункциональными комплексами для продажи и обслуживания автомобилей. Оборот компании вырастет с $380 млн. в 2006 году до $1,7 млрд.



Пятнадцать суток с конфискацией

Поправки к Федеральному закону «О защите прав потребителей» (ЗР, 2008, № 2) вызвали бурную дискуссию. Так ли грозен новый документ, и стоит ли ждать потрясений на автомобильном рынке, выяснял Александр Добин.

Основное нововведение: не устроивший клиента автомобиль можно вернуть в течение 15 суток с момента покупки и получить обратно все деньги, несмотря на неизбежную потерю товарного вида. Кроме того, закон позволяет вернуть или обменять автомобиль, если на СТО он проводит более 30 суток в году. Установлен и максимальный срок гарантийного ремонта – не более 45 суток, дальше клиент вправе потребовать компенсацию.

С одной стороны, это дает возможность заменить машину при обнаружении серьезных недостатков. А с другой – что делать, если при тех же поломках клиент «не набирает» положенного срока?

Финансовая направленность поправок очевидна. Если дилеры начнут терпеть убытки и это войдет в систему, то их потери в любом случае придется оплачивать потребителю – вырастут цены в салонах и на СТО.

Даже при большом объеме продаж иномарок в России и растущем спросе торговля автомобилями отнюдь не приносит сверхприбыли. Дилерская маржа колеблется от 2 до 7%, а новая машина, выезжая за ворота салона, сразу теряет до 15% стоимости. Поэтому каждый возврат для продавца – серьезная потеря прибыли. Дилеры признают, что закон нужен, но не исключают, что он принесет больше вреда, чем пользы. А точки над i расставит только судебная практика или… новые поправки. Спросим мнение тех, кто по ту сторону прилавка: автомобильных дилеров



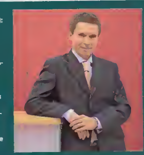
ВЛАДИСЛАВ ТИТОВ, директор по маркетингу компании «Редеги»:

Не думаю, что с принятием поправок начнется массовый возврат автомобилей. Количество отказов не может и не будет превышать десятых процента, как и раньше. А покупательский экстремизм, что ни день, приобретает новые формы. Если человек изначально покупал автомобиль для того, чтобы ездить и получать удовольствие, он и будет на нем ездить. А если проблемный экземпляр вернут, это еще раз заставит подтянуться и дилеров, и дистрибьюторов. Многое зависит и от бренда. Маркам со сложившейся историей качества нечего опасаться. Этот закон, бесспорно, бьет по серым дилерам, у которых главный принцип – «выехал за ворота, а там трава не расти».



АЛЕКСАНДР КУЛЯГИН, директор по маркетингу ГК «БЛОК Моторс»:

Наши юристы убеждены, что теперь покупателям отстаивать свои права будет гораздо сложнее, чем раньше. «Юридические дырки» в законе есть, а значит, есть и условия для более изощренной борьбы обеих сторон. Если раньше мы сталкивались с потребительским экстремизмом при обслуживании авто, то теперь он коснется и продаж. Наши юристы надеются, что после первых судебных прецедентов в закон будут внесены уточнения тех или иных статей. Но самое плохое, что представительства и производители не спешат делить с дилером финансовую ответственность за ненадлежащее качество товара.



ОЛЕГ ОСАДЧИЙ, генеральный директор «Тойота Центр Рублевка» (ГК «Бизнес Кар»):

Не вижу особого повода для волнения. Захочет человек вернуть машину – примем и продадим уже на следующий день. Через трейд-ин, немного за меньшие деньги, но продадим. Да, поломки останутся на совести производителя, но дилер для того и ведет бизнес, чтобы принимать на себя некоторые риски. Это нормально, мы же не бесплатно работаем. Единственное, что меня несколько смущает, – срок гарантийного ремонта в 45 дней. К сожалению, телепортировать запчасти мы пока не умеем. Невозможно держать на складе все запчасти на все модели.



АЛЕКСЕЙ КАРДАШЕВ, генеральный директор ВЕТА (FAW):

Не думаю, что закон как-то заденет продавцов китайских автомобилей. Скорее наоборот, они пострадают куда меньше, чем продавцы БМВ и «мерседесов» – покупатели дорогих авто гораздо привередливее и придирчивее. А отдельные покупатели как пили кровь дилеров, так и будут пить. Возможно, после нескольких судебных решений как в пользу одной, так и другой стороны ажиотаж вокруг закона вообще пропадет.

ВЛАДИМИР ПОПОВ, президент «Фаворит Моторс»:

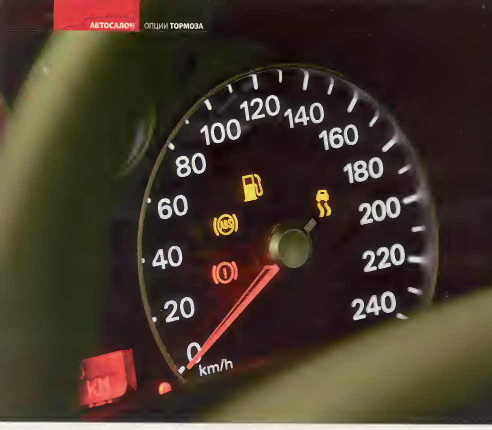
Закон разумен, но совершенно недоработан. Например, что считать процессом естественного износа во время эксплуатации машины в первые 14 дней? Скажем, я очень недоволен работой ручки правой двери! И вот на новом авто я проехал по грейдеру не скорости 120 км/ч, и машину побило камнями. Потом я заехал не контактную мойку, и там мне слегка поцарапали лакокрасочное покрытие. От пролитого кофе на светлой обивке сиденья осталось пятно. Машина стоит на учете и уже застрахована, да еще часть денег при ее покупке взята в кредит. Но мне очень не нравится, как работает ручка правой двери! Через две недели я отдаю машину назад и прошу вернуть деньги. Кто за все перечисленное должен платить?

Словом, закон неплохой, но сырой и запутанный. Я искренне сочувствую продавцам китайских авто, потому что там много вопросов к качеству, и очень актуальна проблема запасных частей. А с дорогими марками ситуация может стать катастрофичной. Только представьте: что-то сломалось в машине за 190 тысяч долларов!



И поскольку она выезжала за ворота, то уже потеряла в цене 15–20%.

Закон нужен, но необходимо его детально дорабатывать. Иначи поправки отразятся на продажах иномарок в России в 2008 году. И чтобы этого не допустить, я вижу два пути – повысить цены на машины и обслуживание и предусмотреть солидарную ответственность производителя и дилера.



По закону сохранения

Чтобы остановить автомобиль, есть добрый десяток способов, однако большинство водителей предпочитают штатные тормоза. Вклад электронных помощников в процесс торможения оценивал Евгений Борисенков.

ПАРА ТРЕНИЯ

Принцип работы тормозного механизма предельно прост – кинетическая энергия за счет трения преобразуется в тепловую. Как конкретно – потребителю в общем-то безразлично. Раз машина сертифицирована для продажи, с тормозными механизмами у нее все о'кей, какими бы они ни были! Трудоемкость обслуживания от типа трущихся пар (диски или барабаны) тоже не зависит – на «Жигулях», например, снять прикипевший барабан ничуть не легче, чем выбить закисшие направляющие.

СТОП-МАШИНА

Как утверждает наука, наиболее эффективное замедление достигается на грани блокировки колес. Поймать этот момент нелегко даже на идеальном покрытии – что уж говорить о реальном. В качестве полумеры еще в автошколе продвинутые инструктора рекомендовали нехитрый прием прерывистого торможения – нажал-отпустил. Именно этот принцип заложен в основу работы ABS – антиблокировочной системы тормозов. Устроена она так: при нажатии на тормозную педаль электронный блок управления, используя информацию от датчиков, установленных на каждом колесе, начинает непрерывно рассчитывать величину ускорения или замедления колеса, а также степень его проскальзывания при торможении. Если последняя больше расчетной (то есть колесо блокируется), гидроагрегат сбрасывает

давление в соответствующей магистрали. С началом вращения давление вновь повышается до исходного и т. д. Количество циклов регулирования достигает трех-пяти единиц в секунду, что провоцирует ощутимое дрожание педали. Задача водителя сводится к пустяку – держать педаль полностью нажатой. Есть и еще одно, «побочное», преимущество: если колеса не проскальзывают, автомобиль остается послушен рулю. В критической ситуации эта способность бывает неоценимой.

В дешевых комплектациях некоторые производители заменяют ABS механическими клапанами, ограничивающими давление в гидравлических контурах. Устройство, естественно, не способно оценить ни состояние дороги, ни степень загруженности авто, из-за чего при неблагоприятном сочетании факторов тормозной путь может недопустимо растянуться. Таким образом, ABS, по нашему мнению (и европейскому законодательству), должна входить в штатную комплектацию любого авто.

РАЗДЕЛЕНИЕ ТРУДА

Если задние колеса блокируются раньше передних, автомобиль уходит в занос. Для борьбы с неприятным и опасным явлением уже в середине прошлого века стали использовать регулятор давления, известный в народе как «колдун». Известны два варианта конструкции: в первом регулятор включался при заданном давлении и обеспечивал отставание его роста в заднем контуре, во втором момент включения изменялся пропорционально загрузке авто.

«Колдовали» устройства честно, но при торможении в повороте, на склоне, а также при различном сцеплении с дорогой колес левого и правого борта оказывались малоэффективными. Современная система электронного распределения тормозных сил (EBD) этими недостатками не страдает. По сути, это один из модулей программного обеспечения ABS, задающий необходимую очередность торможения колес. Когда легковой автомобиль интенсивно тормозит на сухом асфальте, EBD, чтобы исключить блокировку недогруженных задних колес, ограничивает давление в соответствующем приводе, периодически закрывая впускные клапаны каналов управления. Если в процессе торможения автомобиль выезжает на лед, а водитель жмет на педаль с тем же усилием, заблокировать-

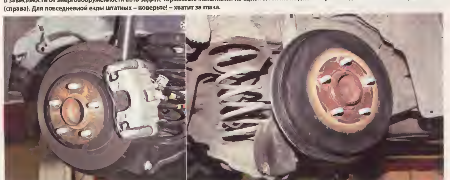


Зубчатый венец на корпусе ШРУСа – не что иное, как импульсное кольцо, позволяющее датчику контролировать состояние колеса.

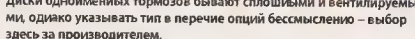


Сердце ABS – гидроагрегат (или модулятор) включает электронасос, впускные и выпускные клапаны и аккумуляторную камеру.

В зависимости от энерговооруженности авто задние тормозные механизмы на одной и той же модели могут быть дисковыми либо барабанными (справа). Для повседневной езды штатных – поверьте! – хватит за глаза.



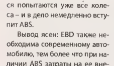




Диски одноименных тормозов бывают сплошными и вентилируемыми, однако указывать тип в перечне опций бессмысленно – выбор здесь за производителем.



В отсутствие ABS функции построенной на ее базе EBD выполняют простейшие механические клапаны, эффективность которых сейчас уже трудно признать удовлетворительной.



ся попытаются уже все колеса – и в дело немедленно вступит ABS.

Вывод ясен: EBD также необходима современному автомобилю, тем более что при наличии ABS затраты на ее внедрение минимальны.

СИЛА – ЕСТЬ!

Инженеры готовы предложить водителю немало других помощников. Система BA (Break Assist), например, ассистирует при экстренном торможении. Ведь индивидуальные физические возможности людей заметно различаются – не всякий «топнет» по педали так, чтобы мигом создать максимальное давление в гидроприводе. Не беда – выручит электроника. Блок управления BA, получив сигнал от датчика перемещения, оценивает, насколько быстро и глубоко водитель утопил педаль, и в случае необходимости открывает клапан в корпусе вакуумного усилителя. Под действием атмосферы диафрагма усилителя выгибается вперед, обеспечивая пиковое давление в контурах. До колес оно, впрочем, доходит не напрямую, а при посредничестве ABS и EBD. Но едва начнете отпускать педаль, как BA отключится, и тормоза перейдут в обычный режим.

На недорогих машинах нередко применяют механический вариант, использующий инерцию подвижных частей усилителя и главного тормозного цилиндра. Этот ассистент вступает в дело при определенном сочетании скорости перемещения педали и приложенного к ней усилия. Система особенно хороша при сравнительно невысоких скоростях движения и ориентирована в основном на спасение пешеходов. О том, что последних надо любить, помнят не все, поэтому опцию записываем в обязательные. Устройства вроде контроля за спуском с горы или автоматического «ручника» для бюджетных машин пока экзотика. Поэтому не станем требовать от автопроизводителей многого – ограничимся разумным минимумом.

РЫНОЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Посмотрим, как соотносятся наши пожелания с предложениями производителей популярных в России автомобилей. Отечественные авто, увы, рассматривать здесь пока рано. Даже для ABS они еще «не созрели». Классическим недостатком российских «королл» (а ныне также и «аурисов») считаются фиксированные комплектации. То есть ни убавить, ни прибавить – бери, что дают. А может, не так это и плохо – ведь перечень составляют профессионалы! По крайней мере, по части тормозов их упрекнуть не в чем – самая бедная (базовая) комплектация уже включает необходимый набор – ABS, EBD и BA. Именно их отсутствие (за исключением, возможно, последней) труднее всего компенсировать даже опытному водителю. Впрочем, и тут тоже не удержались от простенького рекламного хода, прописав «дисковые вентилируемые тормоза» отдельной строкой.

Той же тропой пошла фирма «Мицубиси», от себя добавив, что задние тормоза у «Лансера» не просто дисковые, а «со встроенными барабанами для ручного тормоза». Да за такие никаких денег не жалко! В остальном все на месте – ABS с EBD присутствует в базе «Ассистента», по-видимому, исключили, чтобы не портить имидж – мол, обладатели машин с претензией на спортивность затормозить умеют.

А вот «Форд» (по крайней мере, его российское отделение) пошел своим путем – «Фокус II» ни в одной базовой комплектации (включая «Гиа») тормозной электроникой не располагает! Ее, правда, можно докупить: ABS обойдется в 10 400 рублей. Сверх того, всяк желающий может приобрести систему стабилизации курсовой устойчивости – IVD. В ее состав входят ABS, антипробуксовочная система и, конечно же, задние дисковые тормоза (жаль, не указали, из какого чугуна диски – серого или перлитного!). Что до антипробуксовочной системы – к тормозам она относится косвенно. Ее задача – препятствовать пробуксовке при разгоне, движении в гору, а также на скользкой дороге, притормаживая проскальзывающее колесо. Вещь, без сомнения, очень полезная, особенно начинающим – опытный водитель в таких делах сам себе режиссер.

Однако как бы хорошо ни был укомплектован автомобиль, он все-таки остается средством повышенной опасности. Помните об этом! Ведь электронные помощники, даже самые современные, всего лишь исполняют волю водителя: именно он выбирает скорость движения и момент начала торможения. А значит, и за возможные ошибки ответить придется самому – на электронику не спишешь.

Редакция благодарит Владимира Шокурова (ГАЗ) за помощь в подготовке материала.

За «Ауди» доплатят вам



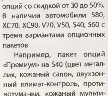
Дилер двух столиц «Ауди Центр Москва» предлагает клиентам доплату при покупке седана бизнес-класса «Ауди А8» (от 2 748 000 руб.) через «trade-in». Салон принимает машину по рыночной цене (например, «Ауди А8» выпуска 2003 г. салон оценивает в $39 500) и добавляет к ней 100 000 рублей. Получившаяся сумма идет в зачет нового авто, а дилер дополнительно снижает цену А8 на 15%.

«Ниссан» без процентов



Компания «Дженсер» предлагает специальную программу для автомобилей «Ниссан» выпуска 2007 года. При покупке в кредит прошлогодних машин («Микра», «Ноут», «Альмера», «Тиида», «Х-Трейл», «Пасфайндер», «Патруль», «Навара», «Мурано», «Теана») дилер оформляет его под 0% годовых (в рассрочку). Программа реализуется при участии «ЮниКредитБанка» (бывший «Московский международный банк») и предполагает стартовый взнос от 40% стоимости машины, со сроком погашения кредита до 2 лет

«Вольво» режет пакеты

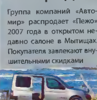


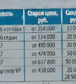
Компания «Независимость» предлагает весь модельный ряд «Вольво» (кроме S40 и V50 с двигателем 1,6 л, С30 и С70), укомплектованный пакетами опций со скидкой от 30 до 50%. В наличии автомобили 580, ХС70, ХС90, V70, V50, S40, 560 с тремя вариантами опционных пакетов

Например, пакет опций «Премиум» на S40 (цвет металлик, кожаный салон, двухзонный климат-контроль, противотуманки, кожаный мультифункциональный руль, круиз-контроль, электропривод водительского сиденья, омыватели фар, складывающиеся зеркала, датчик дождя, биксенон, система тонкой очистки воздуха, аудиосистема с 8 динамиками CD-ченджер на 6 дисков, парктроник, легкосплавные колеса 16", отделка салона деревом) предлагают со скидкой 40%, то есть за 107 000 руб. вместо 178 300. Скидки действуют на машины 2007 и 2008 годов выпуска.

Распродажа «Пежо»

Группа компаний «Автомир» распродает «Пежо» 2007 года в открытом недавно салоне в Мытищах. Покупателя завлекают внушительными скидками





Модель	Старая цена, руб.	Скидка, руб.
206 хэтчбек	от 354 000	33 000*
206 седан	от 334 000	20 000*
207	от 410 000	20 000*
307	от 474 000	50 000*
407	от 637 800	50 000**
Партнер VP	от 438 000	20 000 / 28 500***

** В любой комплектации. ** Для комплектаций Dynamic, Dynamic 2 и Premium скидка 30 000 руб. *** Для комплектации Travel / XP.*

«Шкода» морозит цены

«АвтоСпецЦентр на Таганке» – официальный дилер «Шкода» проводит акцию «ТО в день обращения. Сервисное обслуживание без очереди». В рамках акции машину обслуживают в день обращения, так что записываться на ТО не обязательно. Клиенты могут приехать на сервис и ночью. Дилер обещает, что все машины, сданные на ТО до 21.00, будут готовы к 09.00 следующего дня. Необходимости записываться на ночной сервис тоже нет. А в рамках акции «Холода наступают. Цены отступают» можно сэкономить при покупке «Шкоды» выпуска 2007 года: от 19 000 руб. на «Суперб» до 35 000 руб. на «Октавии».





«Форд» с подарками

Компания «Ю.С.Импекс» – официальный дилер «Форда» распродает автомобили, выпущенные в прошлом году. При покупке «Форда-Фьюжн» (от 370 000 руб.), «Фокуса» (от 335 000 руб.), «Мондео» (от 615 000 руб.) «С-Макса» (от 740 000 руб.) или «Эксплорера» (от 1 268 000 руб.) дилер дарит GPS-навигатор. Кроме того, к «Фьюжну» покупатель получает дополнительный пакет опций на сумму до 27 200 руб. в подарок. К «С-Макс» – пакет на 77 500 руб., купившим «Фокус» бесплатно поставят замок на коробку передач, а «Мондео» добавляют третий год гарантии.

Акция распространяется на машины и комплектации, имеющиеся в наличии.

За рулем

№3 2008 • С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 921-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИК ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Марк Тилевич
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовскии, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолии Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Анатолий Сухов (зав. отд.), Евгений Борисенков, Александр Добин, Геннадий Емелькин, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Морозов, Максим Приходько
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Васильев, Максим Гомянин, Денис Чиликин
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отд.), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Татьяна Чикуиова (верстка),
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева, Евгений Теремеико
тел. (495) 267 30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин (директор), Сергей Долгин, Степан Кузьменко, Александр Мухин
тел. (495) 748-05-66, 748-05-67

Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 585 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс изданий у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В АПРЕЛЬСКОМ НОМЕРЕ:



Сколько нужно ведущих

Ищем ответ на вечный вопрос: какой тип привода выгоднее? Свои аргументы представили задне- и полноприводный БМВ, передне- и полноприводный «Ауди».



Как стать седаном

Модельный ряд «Сузуки» довольно скромен, каждая новинка на счету. Появление седана SX4 не могло пройти незамеченным.



Без головного убора

Кабриолеты БМВ популярны со времен основания марки. Теперь и младшая, 1-я серия пополнилась моделью с опускающимся мягким верхом.



Пароль: Женева

Самое яркое событие автомобильной весны – это, без сомнения, Женевский автосалон. Рассказываем о его новинках и тенденциях.





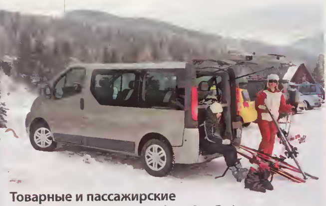
Вырываясь из рамок

Яркие, эффектные, динамичные – даже обидно называть «средним классом» машины, которые собрались в этом тесте. «Мазда-6», «Кадиллак-BLS» и «Форд-Мондео».



Доверяй, но проверяй

Исследуем качество «регулярного» бензина (он же 92-й), тестируем 15-дюймовые шины, представляем новинки электроники для авто и различные аксессуары.



Товарные и пассажирские

Редактор раздела «Грузовики» опробовал «Рено-Трафик» в качестве авто для семейного путешествия, а также познакомился с легкими фургонами «ФИАТ-Фьорино» и «Фольксваген-Кэдди Макси».



Машина любит ласку

Тест на удобство обслуживания прошел китайский «Чери-Амулет», а редакционный «УАЗ-Патриот» обогатился в техцентре ЗР несколькими усовершенствованиями.



Высший пилотаж

Подводим итоги трекового сезона, делимся впечатлениями от ралли «Швеция», приводим доступный рецепт тюнинга для «Шкоды-Фелиция».

РЕДАКЦИЯ ОСТАВЛЯЕТ ЗА СОБОЙ ПРАВО ЗАМЕНЫ ИЛИ ПЕРЕНОСА АНОНСИРОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ.

С праздником!

Вместе с материалами апрельского номера ЗР анонсируем праздники месяца. Что касается собственно «За рулем» – для журнала этот месяц особый, юбилейный: ведь именно в апреле 80 лет назад вышел в свет первый номер. Поздравляем всех читателей с днем рождения журнала!

1 апреля – День смеха, также иногда называемый днем дурака. «Первое апреля – это день, когда мы вспоминаем, кем являемся все остальные 364 дня в году», – говорил Марк Твен. Шутка вполне актуальна, тем более что в этом году остальных дней 365! Стоит вспомнить, что самым забавным розыгрышем было сообщение британского телеканала о небывалом урожае. . макарон в Южной Европе (1957 год).

7 апреля – Всемирный день здоровья, который отмечают в день рождения ВОЗ. Поздравим медработников, проверим автомобильную аптечку и пожелаем друг другу доброго здоровья!

12 апреля – Всемирный день авиации и космонавтики, который нам хочется отметить хотя бы потому, что «За рулем» побывал в космосе, на станции «Мир» Насколько нам известно, это единственное автомобильное издание, поднявшееся столь высоко.

23 апреля – Всемирный день книг и авторского права. Этот день выбран ЮНЕСКО, чтобы отдать дань уважения книгам и авторам и призвать всех находить удовольствие в чтении. Читайте много – это полезно!

30 апреля – День пожарной охраны. В 1649 году царь Алексей Михайлович подписал «Наказ о градском благочинии», установивший строгий порядок при тушении пожаров в Москве. А для автомобилистов сегодня – хороший повод проверить и при необходимости обновить огнетушитель.

__________ Впишите свой праздник! День рождения, свадьба, именины – включите и свой памятный день в календарь. Отметим его вместе. от всех читателей «За рулем» – поздравляем!